От Карповки до Норвежского моря

Борис Владимирович Тесляров

SHOUT
SHARE
IT

- Борис Тесляров
  - Предисловие
  - Часть 1
    - Начало
    - Знакомство
    - Закладка «красавицы»
    - Быть ли ответственным сдатчиком?
    - Первый протокол
    - Представительство
    - Первый праздник
    - Обыденное дело
    - Антенны, монтажный комплект и мое падение
    - Месяц знакомства и визитов
    - «Боря, наливай»
    - Дело «чпок»
    - На невском берегу
    - Незадолго до перехода
    - Немного истории с географией
    - Перед самым переходом
  - Часть 2
  - Часть 3
    - «Дубрава», «Котлас» и «Пармет»
    - Наш быт и предвыходные события
    - Они были первыми
    - Чупа-губа, Сосновая, Умба…
    - Макс
    - Первые дни
    - Северодвинская весна
    - Северодвинские будни
    - Бурный месяц май
    - Начало второго куплета
    - Пятая подсистема и входящие
    - Наладочный выход
    - Большой северодвинский сбор
    - Продолжение второго куплета
    - Совет в Северодвинске
    - Осенние ленинградские новости
    - Зимние северодвинские новости
  - Часть 4
    - Второе начало
    - Работа и отдых
    - Визит
    - Госы первых четырех

        - Сразу после госов
        - Год 1980
        - Лето
        - Новое назначение
    - Часть 5
        - Первые впечатления, новые знакомства
        - Второе завоевание гостиницы
        - Действующие лица и исполнители
        - После работы
        - На работе
        - Осенняя Лица
        - Зимняя Лица
        - На завершающем этапе
        - Норвежское море
        - Прощай, Лица
        - Послесловие
    -
- notes
    - 1

Борис Тесляров
От Карповки до Норвежского моря

Предисловие

На левом берегу одной из многочисленных ленинградских маленьких рек с названием Карповка, которая соединяет Большую Невку с Малой, пересекая северную часть Аптекарского острова, недалеко от места, где она впадает в Малую Невку, находится Центральный научно-исследовательский институт (ЦНИИ) «Морфизприбор». Примерно с середины 60-х годов прошлого века в институте начались работы по созданию универсального гидроакустического комплекса (ГАК) для подводных лодок различного назначения, включавшие в себя проведение ряда научно-исследовательских работ, а также разработку и изготовление опытного образца, получившего название «Скат». Этой разработке придавалось большое значение в рамках Военно-морского флота и Министерства судостроительной промышленности и она проводилась по специальному Постановлению Совета Министров СССР. С учетом достижений судостроителей в части обесшумливания подводных лодок перед разработчиками комплекса была поставлена задача достигнуть паритета по дальностям обнаружения целей с американскими подводными лодками, вооруженными последними модификациями гидроакустического комплекса AN/ BQQ-5. Главным конструктором комплекса был назначен Директор института Владимир Васильевич Громковский, а его Первым заместителем начальник комплексной лаборатории Арон Иосифович Паперно. В области тематики института для подводных лодок комплекс «Скат» много лет был одним из основным заказом, на котором работал большой коллектив специалистов института. Предназначенный для подводных лодок нового поколения, комплекс и сам был новым поколением гидроакустического вооружения, в котором впервые были широко внедрены цифровые вычислительные системы и новая элементная база для радиотехнических и электротехнических устройств; впервые с учетом новейших эргономических концепций был создан пульт с использованием в качестве индикаторов электронных трубок телевизионного типа; впервые широко применялись новые материалы в конструкции акустических антенн и обтекателей. Функционально ГАК «Скат» состоял из комплексной системы «Скат-КС», включавшей в себя аппаратуру общего назначения, решавшей общекомплексные задачи с выводом конечной информации на пульт, и семи автономных подсистем: подсистема 1 — аппаратура шумопеленгования в звуковом диапазоне частот, подсистема 2 — аппаратура

эхопеленгования (гидролокации), подсистема 3 — аппаратура обнаружения гидроакустических сигналов работающих гидролокаторов (гидроакустическая разведка), подсистема 4 — аппаратура звукоподводной связи и опознавания, подсистема 5 — аппаратура шумопеленгования в низком звуковом диапазоне частот с использованием буксируемой протяженной антенны, подсистема 6 — аппаратура классификации целей и подсистема 7 — аппаратура контроля работы комплекса, а также отдельных самостоятельных станций: миноискания «Арфа-М», измерения скорости звука в воде «Жгут-М», определения начала кавитации гребных винтов «Винт-М», эхоледомера «Север-М» и обнаружителей разводий и полыней во льдах НОР-1 и НОК-1. По объему решаемых задач и тактико-техническим характеристикам каждая подсистема комплекса превосходила соответствующие подсистемы всех ранее разработанных комплексов и отдельных станций, а принципиально новые подсистемы 5 и 6 вообще не имели отечественных аналогов. Многие технические решения, реализованные в «Скате», послужили основой для разработки последующих комплексов скатовского семейства («Скат-2М», «Скат-БДРМ», «Скат-Плавник», «Скат-3»). Судьба опытного образца ГАК «Скат» существенно отличалась от судеб других опытных образцов, рожденных до него на берегу Карповки. Начать хотя бы с того, что он был сразу установлен на головную подводную лодку нового проекта; впервые настройка комплекса проводилась во время докового перехода из Ленинграда в Северодвинск; впервые государственные испытания и сдача головной лодки проводились раньше, чем были проведены даже швартовные испытания комплекса, который, тем не менее, должен был обеспечивать безопасность плавания; впервые для измерения электроакустических параметров антенн комплекса, установленного на атомной подводной лодке, использовалось специальное измерительно-координатное устройство; впервые Государственные испытания комплекса, по сути, проводились два раза — первый раз в составе первых четырех подсистем и второй раз в полном объеме; впервые государственные испытания были совмещены с расширенными океаническими испытаниями в Северной Атлантике.

И вот, спустя тридцать с небольшим лет, я делаю попытку восстановить основные события скатовской эпопеи и всё, что ей сопутствовало с того момента, когда опытный образец начал свою жизнь вне стен, в которых он был создан. Эта часть скатовской эпопеи растянулась без малого на шесть лет и почти все эти годы я шел вместе с опытным образцом от той самой речки Карповки до Норвежского моря. Задача эта очень трудная и говорить о

полном и объективном восстановлении всех событий не приходится, прошло слишком много времени. Да и потом воспоминания одного из участников всегда носят субъективный характер, ведь каждый помнит своё. Правильнее предположить, что это будут по возможности последовательные, хронологически верные моменты событий с опытным образцом комплекса и вокруг него, которые в совокупности с установленными на этой же лодке опытными образцами навигационного комплекса (НК) «Медведица» и боевой информационно-управляющей системы (БИУС) «Омнибус» наложили отпечаток и на судьбу самой головной лодки проекта 671РТМ и которые происходили на Адмиралтейском объединении, во время докового перехода из Ленинграда в Северодвинск, в Северодвинске и Западной Лице, а также на многочисленных выходах в море подводной лодки… Но даже простое упоминание этих событий возможно вызовет у других участников этой эпопеи (гражданских и военных) или у людей знакомых с такого рода работами, которые отважатся на чтение этих заметок, свои собственные воспоминания по давно прошедшим дням. Мне так хотелось бы.

«Ничто из хранимого нашей памятью не может быть бесполезным.
Каждый помнит хоть что-то, забытое другими.
Или помнит иначе»

М. Герман «Сложное прошедшее»

Часть 1
Ленинград, ЛАО

Начало

В конце 1975 года, когда опытный образец комплекса «Скат» проходил в институте стендовые испытания, начались первые контакты с заводом-строителем головной подводной лодки проекта 671РТМ зав. № 636, на которую должен был этот опытный образец комплекса устанавливаться. Фортуна снова улыбнулась нашему институту, т. к. не только ЦКБ-проектант подводной лодки (СПМБМ «Малахит») находилось в Ленинграде, но также и завод-строитель — Ленинградское Адмиралтейское объединение (ЛАО). Это существенно упрощало решение многочисленных вопросов по комплексу с проектантом лодки и заводом-строителем. В нашей лаборатории, которая вела разработку комплекса, естественным образом возник вопрос о назначении кого-то из сотрудников на это новое для нас направление работ с судозаводом. Судьбой это было предопределено мне. Когда я пришел в институт после почти восьмилетнего опыта работы в ЦКБ «Рубин», начальник лаборатории и Первый заместитель Главного конструктора комплекса (де-факто Главный конструктор) Арон Иосифович Паперно (человек выдающихся способностей, колоссальной живости ума, энергии и непревзойденный организатор) сразу же ориентировал меня на работу с внешними предприятиями и в первую очередь с ЦКБ-проектантами подводных лодок. Работа с судостроительным заводом была логическим продолжением работы с ЦКБ-проектантами, тем более, что в «рубиновские» времена мне часто приходилось бывать на судозаводах. Можно сказать, что в те далекие 70-е годы я был «скатовским лицом» во многих взаимодействующих с нами организациях и, уж безусловно, в ЦКБ-проектантах. Таким «лицом» мне предстояло стать и на ЛАО. Сотрудник нашей лаборатории С. А Комиссаров много раз шутил по поводу моего амплуа и обыгрывал его на наших маленьких лабораторных торжествах, называя меня специалистом «по вопросам, представляющим взаимный интерес». А когда были закончены все работы с опытным образцом и, вернувшись в «родные пенаты», я продолжил работу в качестве руководителя группы Главного конструктора, попутно выдвинувшись в председатели Совета трудового коллектива отдела, всё тот же Комиссаров написал мне поздравительное

стихотворение ко дню рождения, в котором были слова из известной песни: «Таким ты стал не сам, мы знаем. За всё, за всё благодаря ту заводскую проходную, что в люди вывела тебя.»

Знакомство

Итак, проходная на Адмиралтейском объединении впервые была мною преодолена в середине ноября 1975 года. По вызову ЛАО я приехал на совещание, которое проводил начальник отдела строительства подводных лодок. В бюро пропусков меня встретил высокий симпатичный молодой человек, который представился как старший строитель по электротехнической части Соколов Виктор Петрович, и повел меня по территории завода. По пути он сказал, что перед совещанием познакомит меня с ответственным сдатчиком лодки и ещё одним ст. строителем по злектротехнической части. Надо сказать, что Адмиралтейский завод ведет свою историю еще с петровских времен и многие служебные заводские помещения были тогда если не петровских, то уж точно времен начала 20 века. Вот в такой маленький старый двухэтажный домик и привел меня В. П. Соколов. Мы вошли в небольшую комнату на первом этаже, в которой было четыре рабочих стола, за двумя из которых сидели тоже весьма симпатичные люди. Мы познакомились. Как и обещал В. П. Соколов, один из них оказался ст. строителем по электротехнической части — Сергеев Владимир Михайлович, а второй-старшим строителем головной лодки проекта 671РТМ и её ответственным сдатчиком — Башарин Борис Александрович. В это время на ЛАО строилась последняя из серии лодок проекта 671РТ, которая весной следующего года будет спущена на воду, а на её месте будет заложена головная проекта 671РТМ. Завод уже начинал готовиться к строительству новой серии, шла технологическая отработка технической документации, уточнялись всевозможные графики поставок оборудования, были произведены все административно-технические назначения. ЛАО имело уже большой опыт строительства и сдачи лодок 671 и 671РТ проекта и многолетние контакты с серийным изготовителем и поставщиком ГАК «Рубин» таганрогским заводом «Прибой». Опыта работы с институтом было существенно меньше, как и у нас с ЛАО. На совещании присутствовали также представители ленинградского ЦНИИ «Азимут» — разработчик навигационного комплекса «Медведица» и московского ЦНИИ «Агат» — разработчик боевой информационно-управляющей системы «Омнибус». Официальной темой совещания была увязка сроков поставки комплексов с графиком строительства лодки, но,

по сути, этих вопросов коснулись вскользь и совещание носило скорее характер первого знакомства. Сроки поставки нашего комплекса были уже определены: III квартал 1976 года — забортные устройства (антенны) и IV квартал — аппаратная часть. Комплекс «Скат» и разработки этих двух ЦНИИ были одной из основных частей модернизации подводной лодки проекта 671РТ.

Мой первый визит на ЛАО запомнился мне, главным образом, эпизодом знакомства со строителями. Когда Соколов привел меня в комнату строителей, Башарин и Сергеев сидели за абсолютно чистыми столами, а у окна на маленьком столике кипел большой чайник, на котором сверху пристроился заварной. После знакомства, мне предложили выпить чайку. Я обратил внимание какой крепкий чай пьют строители. А они, по ходу нашей беседы, потягивали крепкий сладкий чаек и поочередно на выдохе произносили: «ууууфф, оттягивает», одновременно поглаживая себя по груди сверху вниз. Было очень понятно отчего так самозабвенно и с таким вкусом «оттягивались» мои новые знакомые, мои будущие коллеги — строители подводных лодок.

Закладка «красавицы»

Конец 75 и первая половина 76 года были не очень загружены отношениями с судостроителями и лишь от случая к случаю мне приходилось бывать на ЛАО, решая отдельные вопросы, связанные с установкой комплекса. Но за эти редкие посещения я познакомился с некоторыми элементами организации работ на ЛАО, с основными заводскими службами, завязанными на установку нашего комплекса, и их руководителями (с начальником конструкторского отдела, Гл. конструктором объединения М. К. Глозманом; начальником технологического отдела, Гл. технологом объединения В. И. Водяновым); познакомился со специалистами предприятия ЭРА — постоянного заводского контрагента, производящего все электромонтажные работы; познакомился с представителями Заказчика (военной приемки), среди которых оказались уже мне знакомые по работе в «Рубине» подполковник-инж. Э. К. Муратов и кап.2 ранга А. Н. Исавнин, а также со старшим представителем Заказчика на ЛАО необыкновенно приятным человеком капитаном.1 ранга Гаррием Львовичем Небесовым. Много лет спустя в Ленинграде, в доме моего хорошего знакомого, бывшего начальника тыла 1-ой Флотилии подводных лодок Северного флота, в еще более прошлом командира подводной лодки кап.1 ранга Михаила Борисовича Магаршака я снова встречался с Г. Л. Небесовым, но

уже в совершенно другой обстановке, которая и помогала нам вспоминать наше лаовское знакомство. Расширился также круг моего знакомства со строителями лодки по другим направлениям. Я познакомился со сдаточным механиком (очень ответственная должность, вторая после ответственного сдатчика лодки) с интересной фамилией Интраллигатор; со старшим строителем по постам и жилым помещением Поповым; со старшим строителем по корпусу Силантьевым; со старшим строителем по автоматике энергетических систем (реакторная автоматика) Бейлиным — тоже одно из самых важных направлений работ на лодке, и другими. Все это существенно облегчило мне в дальнейшем втянуться в совершенно отличный от института заводской ритм работы и установить деловые отношения с заводскими специалистами и представителями Заказчика.

7 мая 1976 года была заложена головная подводная лодка проекта 671РТМ заводской номер 636 и началось её интенсивное строительство. В это же время резко возрос интерес ЛАО к нашему институту, к нам — разработчикам комплекса. Заводские конструктора и технологи подобрались к отработке документации на установку комплекса и прежде всего к установке гидроакустических антенн. Пожалуй, ни одна из радиоэлектронных лодочных систем не завязана так тесно со строительством корабля (именно строительством), как гидроакустический комплекс. Достаточно лишь сказать, что примерно 15 %, а м. б. и больше, легкого корпуса лодки служит обтекателем для антенн, а для нашего комплекса впервые в практике судостроения устанавливался огромных размеров стеклопластиковый носовой обтекатель, который по объему соответствовал почти двум третям носовой оконечности лодки. Обилие антенн, устанавливаемых в пространстве между легким и прочным корпусом по всей длине лодке от самого носа и до самой кормы, предопределяет начало работы с гидроакустическим комплексом, с его антеннами, намного раньше, чем с другими радиоэлектронными системами. И в этом отношении «Скат» не имел себе равных. Несмотря на то, что завод устанавливал уже крупногабаритную антенну комплекса «Рубин» на лодках проекта 671 и 671РТ, габариты нашей основной носовой антенны и её составляющих элементов были существенно больше. Завод впервые имел дело с антенной, фундаментом которой была прочная капсула, внутри которой размещалась аппаратура предварительной обработки информации; с обеих бортов лодки в её средней и кормовой частях располагались бортовые антенны, очень насыщено антеннами было и

ограждение рубки и, в довершение ко всему, на верхнем оперении вертикального руля устанавливалась каплеобразная гондола для размещения в ней буксируемой антенны и устройства её постановки и выборки. Отбрасывая все трудности, связанные с последующей многолетней отработкой и испытаниями подсистемы комплекса с использованием буксируемой антенны совместно с устройством её постановки и выборки, думаю со мной согласятся многие, что именно «наша» гондола придала облику лодок проекта 671РТМ, а впоследствии проектов 945 и 971, черты стремительности, своеобразной красоты и элегантности по сравнению с традиционно-стандартным обликом многих наших лодок других проектов (соперничать по этим параметрам могли, пожалуй, только лодки проекта 705, а вот среди авиастроителей бытует даже мнение, что некрасивые самолеты плохо летают…)

Мне кажется, что эпизод, который любит рассказывать Илья Дынин (Илья Наумович Дынин — руководитель разработок подсистем связи всех существующих в мире гидроакустических комплексов, в названии которых есть слово скат, эрудит и страстный книголюб), очень подходит именно к лодкам этих проектов: «Иду я по пирсу с командиром лодки. Командир говорит: „Дынин, посмотри какая красавица“. Я кручу головой во все стороны, ищу глазами. Командир говорит: „Куда ты смотришь? Вот ведь, показывая рукой на подводную лодку“».

Быть ли ответственным сдатчиком?

К концу лета существенно участились вызовы на завод. Очень много вопросов, связанных с установкой основной носовой и бортовых антенн, было у заводских технологов, К решению многих из них пришлось привлекать наших специалистов-разработчиков и конструкторов антенн. В первых числах сентября, при очередном посещении завода, мне сказали, что уже пора бы организовывать наше представительство, т. к. объем работ по комплексу увеличивается и необходимо оперативно решать все возникающие вопросы. Практически, с момента закладки лодки судостроители работали в три смены и буквально на глазах на стапеле вырастали секции прочного корпуса. Руководство нашей лаборатории имело от меня полную информацию о ходе работ на ЛАО, а моё сообщение после последнего визита послужило толчком к организационным действиям. Еще перед первым посещением мной завода Паперно предложил мне быть ответственным сдатчиком комплекса с соответствующим официальным назначением и вытекающими из

этого последствиями. У него была совершенно четкая концепция — требовать от сотрудника выполнения работы, выходящей за рамки должностной инструкции, лишь облачив его определенными полномочиями и придав ему официальный статус, при этом он никогда не забывал и о материальном стимулировании такого статуса. Паперно напомнил мне о нашем разговоре, я подтвердил свое согласие и получил указание подготовить положение об ответственном сдатчике опытного образца. Параллельно он попросил своего заместителя по лаборатории В. И. Осипова (Василий Иванович, наш бессменный заместитель начальника лаборатории (сектора). капитан 1 ранга в отставке, участник войны, преподаватель Военно-морской Академии, человек высоких моральных и редчайших душевных качеств) подготовить приказ о моем назначении и повышении моего оклада до «потолка» ведущего инженера. В то время у меня был оклад 170 руб. и мне светило прибавление целой десятки до «потолочных» 180! В ходе обсуждения с руководством лаборатории проекта приказа и положения, после многочисленных правок и шлифовок текста, была высказана мысль о назначении еще и помощника ответственного сдатчика, т. к. фронт работ представлялся довольно большой и нужен был еще опытный человек для решения многих организационных и просто хозяйственных дел. Мне в помощники был предложен Михаил Семенович Пармет (человек, за плечами которого был огромный жизненный опыт, он прошел «от звонка до звонка» всю войну — воевал на подводных лодках на Севере и на торпедных катерах на Балтике, имел опыт работы в комплексной лаборатории, в отделе технического контроля, он умел прекрасно разбираться в людях и прекрасно коммуницировать с людьми) и в приказе был добавлен еще один пункт. В это время Пармет работал уже у нас в лаборатории и был «директором» скатовского стендового зала. Зная Мишу Пармета, я был очень доволен таким ходом событий, а ему также засветила заветная десятка. И вот началась история с назначением. После сбора всех необходимых виз приказ попал на подпись к Директору и застрял там больше, чем на месяц. Всех перипетий вокруг этого приказа я не знал, о них можно было только догадываться, но Владимир Васильевич Громковский (наш тогдашний Директор института и де-юре Главный конструктор комплекса) не торопился его подписывать. Моя «разведка» из приемной Директора доносила, что будто бы у такого комплекса, как «Скат», должно быть другое «лицо» в качестве ответственного сдатчика, что будто бы ответственным сдатчиком должно быть «лицо» рангом не ниже начальника отдела, будто бы будет назначен зам. Гл. инженера или кто-то

еще из руководства института. Но под давлением непрерывных напоминаний со стороны Паперно о необходимости такого назначения, приказ всё таки был подписан. Правда, в пункте первом, где говорилось: «Назначить ответственным сдатчиком…» после слова «назначить» появилась вставка из трех букв и точки, сделанная рукой Громковского, — «Зам.» Так и родился приказ, в котором я, в отличие от договоренности с Паперно, был назначен не ответственным сдатчиком, а заместителем; М. С. Пармет был назначен помощником ответственного сдатчика, имя которого ему до конца работы на опытном образце так и не удалось узнать; положение о несуществующем ответственном сдатчике было утверждено и приказы о наших десятках были подписаны. Не скрою, что тогда у меня было весьма неприятное ощущение после всей этой истории. Понимая неловкость ситуации, Паперно в разговоре со мной высказал интересную мысль, которую я взял на вооружение. Предположив, что в ближайшем будущем вряд ли последует назначение ответственного сдатчика, он посоветовал мне в этой ситуации считать, что таковым является Главный конструктор комплекса — Директор института Громковский и если у кого-то возникнет желание общаться непосредственно с ответственным сдатчиком, то отправлять прямо к Директору. Представляете, Боря, говорил мне Паперно, какова значимость нашего комплекса и какой высокий статус вы обрели, теперь вы тоже зам. Громковского, как и я. Мы ещё немного пошутили по этому поводу и в этом вопросе была поставлена точка. Прибегнуть к практической реализации этой мысли мне пришлось несколько раз и особенно в начальный период нашей работы на ЛАО пока шла взаимная притирка. Но, как бы там ни было, с октября 76 года для меня и Пармета официально началась установочно-сдаточная эпопея. Для Пармета длиною в 3 года (затем он перешел в группу Главного конструктора комплекса «Скат-БДРМ»), а для меня — почти в 6 лет, до сдачи комплекса в полном объеме и подписания Акта Государственной комиссии в 1982 году.

Первый протокол

В этом же сентябре с заводом были решены вопросы организации нашего представительства. Завод сделал всё от него зависящее, чтобы мы могли начать работать — предоставил нам во временное пользование служебное помещение в десять квадратных метров и штук десять красных пластмассовых касок, необходимых при работе на строящейся подводной лодке. Тогда же был составлен, согласован и утвержден директорами ЛАО и

МФП уточняющий протокол поставки комплекса на подводную лодку. В связке МФП — ЛАО сложилась довольно интересная ситуация. Завод, несмотря на трехсменную работу, отставал от генерального графика постройки лодки.

В частности, это касалось и готовности первого отсека к установке наших приборов.

Те, кто бывал на строительстве кораблей, знают как «интересно» происходит насыщение отсеков. Сначала в отсеке работают сварщики, которые вываривают фундаменты под приборы и другие всевозможные металлоконструкции. — происходит слесарное насыщение. И когда уже почти всё сделано, совершенно неожиданно сварщики уходят, а на их место приходят рубщики, которые срубают все, что приварили сварщики. Дело все в том, что кроме просто ошибок в цекабэшных установочных чертежах и ошибок при строительстве, довольно часто встречаются в чертежах примечания об установке того или иного прибора «по месту», на бумаге не всегда удается точно задать координаты. Совокупность этих обстоятельств и приводит к множеству переделок во время подготовки отсека к насыщению его приборами.

А мы задерживались с окончанием стендовых испытаний, т. к. в процессе этих испытаний выявились некоторые наши собственные схемные просчеты и технические дефекты комплектующих элементов, которые необходимо было устранить, а также устранить множество замечаний стендовой комиссии и выполнить все её рекомендации. Поэтому, мы вряд ли могли управиться к сроку отгрузки приборов на ЛАО.

Но практически все антенны комплекса, которые всегда первыми требуются судозаводу в технологической цепи установки комплекса (недаром антенны имеют шифр «приборы 1»), прошли испытания и готовились к отправке на завод. Нам нужно было найти решение, которое позволило бы задержать аппаратуру в институте. После обсуждения этой проблемы с зам. Гл. конструктора по конструкторской части Игорем Кирилловичем Поляковым (великолепный конструктор, хороший организатор и очень приятный в общении человек), мы обратились на ЛАО с предложением упреждающей поставки т. н. макетов приборов аппаратной части. Такая практика уже существовала и раньше. Макеты приборов представляют собой каркасы из уголковой стали, которые соответствуют габаритам приборов и имеют присоединительные размеры точно соответствующие реальным приборам. Использование макетов на этапах подготовки отсеков существенно снижает вероятность всякого рода переделок при установке аппаратуры и подключении кабелей. Наше

предложение нашло понимание у ЛАО и Заказчика. По совместному протоколу мы обязались к 15 ноября поставить на ЛАО по одному макету двух и трехсекционных приборов, по одному макету каждого нетипового прибора и порядка десяти макетов типовых односекционных приборов. Кроме того, ЛАО выторговало у нас поставку монтажного комплекта (кабельные части разъемов и монтажный инструмент) в феврале 1977 года, а аппаратура комплекса оставалась в институте как бы на ответственном хранении со сроком её поставки на ЛАО в 1 кв. 1977 года. Конечно, это была дополнительная работа и пришлось напрячься нашим конструкторам совместно с опытным производством и отделом комплектации, но, как любил говорить Паперно, за всё надо платить. Другого способа получить необходимое нам время для требуемых доработок не было.

Представительство

С конца сентября началась отправка антенн на ЛАО и одновременно на нас навалилось так много работы, что мы вынуждены были постоянно находиться на ЛАО, обживая наше представительство, хотя бывать в нем приходилось не так уж и часто. В высоком и тоже старом доме напротив отдела строителей на 5 этаже в длинном коридоре была дверь, на которой был прикреплен лист бумаги со скромной надписью «Океанприбор» — «Скат» (к тому времени наш институт совместно с серийным заводом «Водтрансприбор» образовали научно-производственное объединение «Океанприбор»). Открыв эту дверь, можно было попасть в десятиметровую узкую комнатку, которая и была нашим первым служебным помещением или на сдаточно-судпромовском жаргоне «шара». На первых порах нам и не требовалось большей. Рабочий стол с местным лаовским телефоном, маленький засиженный диванчик, стул и небольшой шкаф — весь интерьер нашего представительства. Я, как правило, находился в одном из трех мест — в отделе строителей, в монтажном отделе предприятия ЭРА или на стапеле у носовой секции лодки. Пармет курсировал между институтом, занимаясь отправкой антенн, и ЛАО, где большую часть времени проводил во вспомогательном цехе, куда поступали наши антенны и он как представитель поставщика участвовал во входном контроле. Как никто другой, с его опытом работы в нашем ОТК, он был на месте. Одним из первых сотрудников института, кто пополнил наши ряды был ст. техник антенной лаборатории Ю. А. Веселков (Юра — чрезвычайно скромный человек, ответственный и добросовестный работник), который помогал Пармету. Меня же

поочередно «мучили» в отделе строителей — Соколов или Сергеев и дежурный конструктор заводского КБ, энергичная и быстрая женщина (за давностью лет не помню фамилии, а звали её Нина Ивановна), которая непрерывно корректировала цэкабэшные чертежи установки аппаратуры комплекса, в правом нижнем углу которых под заголовком «Согласовано» стояла моя подпись как представителя разработчика комплекса. Реальное «железо» вносило несметное количество всевозможных изменений, которые обязательно должны были быть согласованы с контрагентом В монтажном отделе эры — бригадир группы монтажников, которым предстояло вести кабельный монтаж комплекса, как мне казалось, наизусть заучивал нашу общую схему и таблицы распайки более чем 1000 кабелей и, конечно, у него было не меньшее количество вопросов, а на стапеле на меня «набрасывались» заводские технологи и втягивали в согласование вопросов применения различных технологических приспособлений при изготовлении и установки капсулы, а также для монтажа нашей главной антенны, которые в той или иной степени влияли на точность изготовления капсулы и точность установки на ней линеек. Кроме того, много вопросов к нам было у представителей лаовской военной приемки. Поставка антенн носила размеренный характер и определялась возможностями ЛАО принимать, складировать и по мере готовности лодки их устанавливать. Речь идет, конечно же, о наших крупногабаритных элементах основной антенны и о бортовых антеннах шумопеленгования и связи. Ведь дело нешуточное — 64 линейки для основной антенны каждая весом около тонны и не такие тяжелые и объемные, но более чем в два раза превышающие по количеству линейки бортовых антенн-144 штуки.

Так как строительство лодки шло круглосуточно, то понятно, что и вопросы к нам возникали и днем, и ночью. В деле оперативного решения вопросов строители особенно не церемонились. Надо, так надо и вызывали нас даже ночью. Спасибо, что ещё не настаивали на наших ночных дежурствах, ведь если бы они обратились с такой просьбой в институт, то я абсолютно уверен, что институт согласился бы. Вообще, значимость корабелов в рамках Министерства всегда естественно превалировала над всеми другими участниками процесса, не говоря уже о том, что проектанты и строители лодок были в престижном 1-ом Главке, а мы — в далеком 10-ом. Впервые ночной вызов произошел так. Примерно в два часа ночи у меня дома раздался телефонный звонок. Я снял трубку и, сонным голосом сказав алё, услышал бодрый голос Паперно: «Боря, вы ещё не спите?» Таким же сонным голосом я ответил, что уже не

сплю. Последовал ещё вопрос: «Ваша машина около дома?» И, не дождавшись ответа, Паперно продолжил, сказав, что звонят с ЛАО и просят срочно приехать, поэтому заезжайте, пожалуйста, за мной — нас ждут. В те времена я «гонял» на чуде автомобильной техники «Запорожце» — ЗАЗ 968М. Захватив Паперно на углу Апраксина переулка и Садовой, мы двинулись вперед по Садовой прямо на ЛАО. Техника нашего вызова была довольно сложной. От дежурного строителя к ночному «директору» ЛАО, от него к нашему ночному «директору», от нашего к Громковскому, снова от нашего к Паперно и потом от Паперно ко мне. Дабы впредь избежать ночного беспокойства еще и от ЛАО наш Директор, не без помощи Паперно, дал указание своим ночным помощникам замыкать ЛАО прямо на меня. После этого еще много раз звенел ночью мой телефон и на моё сонное алё с другого конца раздавался строгий голос с военно-морскими интонациями: «Теслярову прибыть на ЛАО». Коротко и ясно, без всяких там «цирлих-манирлих» по поводу сплю я или нет.

В конце ноября была готова и установлена в носовую оконечность прочная цилиндрическая капсула, которая служила фундаментом для линеек нашей основной антенны. Чтобы представить размеры капсулы достаточно сказать, что её сферические нижняя и верхняя крышки были такими же как и носовая сферическая переборка прочного корпуса лодки. Начинался очень ответственный период — установка технологических приспособлений для установки линеек и разметка на наружных ребрах капсулы мест их закрепления. Ещё при изготовлении капсулы у ЛАО возникли серьезные трудности с возможностью уложиться в крайне жесткие допуски по несимметричности цилиндрической части и наш «жирок», которым мы могли пожертвовать без ухудшения точностных характеристик комплекса, быстро таял.

В это же время прибыли на ЛАО наши макеты приборов аппаратной части и их сразу же стали использовать строители для подготовки первого отсека. Вопросов стало еще больше. По нашей просьбе, для решения вопросов с макетами приборов и прочих конструкторских дел, на ЛАО был командирован представитель конструкторского отделения А. М. Цукерман, которого я сразу же замкнул на энергичную Нину Ивановну. Частенько Андрею приходилось «потеть» и своим красивым драматическим баритоном отстаивать наши интересы. В нашей команде появились также два механика 94 цеха Саша Кириллов и Слава Катилов, мастера на все руки, которые раньше были прикомандированы к стенду и уже знали стиль работы Пармета, который продолжил ими «командовать» и на ЛАО. Постепенно

образовывался и рос коллектив наших специалистов, аккредитованных на ЛАО, появилось наше собственное делопроизводство — табели, служебные записки, акты, протоколы, накладные, требования и пр. В этой ситуации я счел необходимым обратиться к руководству лаборатории с просьбой прислать к нам «девочку» для секретарской работы. И руководство откликнулось на эту просьбу (надо отдать должное руководителям нашей лаборатории, которые в трудные для меня дни на мои аналогичные просьбы присылали мне «девочек» и в Северодвинск, и даже в Западную Лицу) — так, в начале декабря, секретарем нашего представительства стала сотрудница нашей лаборатории Ирина Николаевна Торхова. (Ира, с мягким и добрым характером, веселая и озорная, четкая и исполнительная, не только хорошо вписалась в нашу команду, пройдя с нами через ЛАО, Северодвинск и Западную Лицу, но и была настоящим украшением нашего представительства, как и чуть позже появившаяся у нас Оля Дулова, инженер из лаборатории акустических антенн. Таких красивых женщин не было ни на ЛАО, ни у наших коллег-ленинградцев из Азимута, ни у москвичей из Агата).

Первый праздник

Темпы строительства лодки казались нам такими мощными, что на регулярно проводимых ответственным сдатчиком диспетчерских совещаниях было как-то странно слышать о тех или иных отставаниях от графика. Мы были не только слушателями на этих совещаниях, иногда и нам приходилось принимать справедливые упреки, но чаще всего нам приходилось отбивать несправедливые обвинения и от ЛАО, и от ЭРы в задержке различного рода корабельных работ. Свалить вину с себя на контрагента было любимым делом судостроителей и в этом они были большими мастерами. Но очень быстро мы научились «держать удар» и аргументировано его отклонять. С началом нашей постоянной жизни на ЛАО мне вменялось в обязанность ежемесячно представлять Директору института докладную записку о ходе работ по комплексу. Забегая намного вперед, хочу сказать, что за весь период работы на ЛАО все мои докладные заканчивались всегда одинаково: «Обеспечено оперативное решение всех вопросов по комплексу. Вопросов от ЛАО, требующих решения руководства института, нет». Докладные записки писал я, но последние фразы были обязаны тому, что хорошо работали все скатовцы, — и те, кто был непосредственно на ЛАО, и те, кто помогал нам в институте.

В середине декабря я сумел убедиться на собственном опыте, что горячий крепкий чай, который заваривали строители, действительно оттягивает. В один из этих дней состоялось знаковое событие в нашей лаовской жизни. Мы получили в составе расходных материалов не только ветошь, изоляционную ленту, канифоль и прочие мелочи, а впервые еще и спирт — в судпроме и на Флоте, а возможно и ещё в каких-либо ведомствах этот продукт зовется «шило». Мне представляется, что истоки такого имени спирт получил от пословицы «шила в мешке не утаишь», т. к. многолетняя практика показывает, что как бы получатели этого продукта не маскировали и не скрывали сам факт его получения все, с кем приходится контактировать по работе, об этом знают. Прошло почти два месяца нашей «сухой» жизни, прежде чем произошло это событие, наш первый «праздник». Это время ушло на подготовку расчета потребности этого продукта, длительное и мучительное согласование с институтскими службами и нашим Заказчиком, а потом с ЛАО и их Заказчиком. Установка комплекса на лодку, его монтаж, настройка, испытания и сдача без «шила» немыслима, как и вообще строительство корабля. Могу с полной ответственностью сказать, что практически вся корабельная радиоэлектроника в определенных операциях монтажа и настройки требует применения спирта в качестве протирочного или промывочного материала. А все «остальные операции» со спиртом просто сопутствуют его основному применению.

Так вот, многие из визирующих расчет потребности «шила» чинят всяческие препятствия и смотрят на людей, согласовывающих его, как на потенциальных алкашей. Героическую работу по составлению и согласованию расчета в институте провел Пармет, а на ЛАО подключился и я. Здесь всё было несколько проще. Отдел строителей и лаовский Заказчик с большим вниманием и уважением отнеслись к процедуре согласования, а представители некоторых служб, ставившие визу, с таким пониманием смотрели на меня, что мне так и хотелось сказать — не волнуйтесь, не забуду. Но вот только очень много хлопот доставила мне самая главная лаовская виза — технологической службы. Технолог, специалист по «шильным делам», издевательски, как мне казалось, допытывал меня постоянно одним и тем же вопросом — почему у нас в отличие от каких-то существующих нормативов все идет только на протирку и нет промывки. Я придумывал на ходу какие-то совершенно невероятные аргументы, ссылаясь на особенности нашей техники, и, в конце концов, удалось получить его визу. Ведь если бы мы согласились на промывку, то грязный спирт, вообще-то, нужно

было бы сдавать, а так он улетучивался. Потом лаовцы мне сказали, что я попал на самого «тяжелого» технолога и вообще удивительно, что он завизировал, т. к. сам он абсолютно «ни-ни» и даже усиленно предлагал в производстве заменить шило на скипидар двойной очистки, правда его предложение успеха не имело, т. к. на ЛАО создалась реальная угроза забастовки. И даже когда все было завизировано и утверждено, процедура получения шила была довольно муторной, опять нужны были многочисленные визы уже на требовании, но это уже было чисто техническое дело, с которым справлялась Ира. Главным теперь становился росчерк ответственного сдатчика лодки, с которым у нас в этом вопросе было полное взаимопонимание. Такое событие, как первое получение шила, должно было быть обязательно отмечено, что мы и сделали в тесной компании со строителями у нас в комнатенке на 5 этаже. Где-то около 8 часов вечера Володя Сергеев напомнил, что нам еще нужно будет преодолеть рубеж проходной. Мы приняли еще «на посошок» и дружно отправились к проходной, которую миновали без потерь. А утро следующего дня началось для меня в комнате строителей, где я, говоря в терминах сегодняшнего времени, «оттянулся со вкусом». А вот Миша Пармет совершенно не страдал синдромом оттягивания и на все предложения оттянуться чайком, говорил, что он только пьет, а не оттягивается и стыдил нас за это.

Подходил к концу 76 год, наш первый год на ЛАО. Мы уже полностью освоились с новой работой, были знакомы не только со строителями, военпредами, технологами и конструкторами, но и со многими мастерами и бригадирами. В это же время у нас завязались хорошие отношения с нашими коллегами из Азимута и, в первую очередь, с ответственным сдатчиком комплекса «Медведица» Леонидом Исаевичем Прицкером. Эти отношения сохранялись еще долго и в Северодвинске, и в Западной Лице.

В трудные минуты мы всегда помогали и выручали друг друга, всегда можно было обратиться за советом. А вот отношения с москвичами-агатовцами у нас были всегда натянутыми, от них в любой момент совместной работы можно было ожидать всяких неприятностей, что мы и имели, как от ответственного сдатчика Щукина, так и от внешне весьма приятного Главного конструктора А. Трояна. Вся московская команда были совершенно другими людьми, совсем не такими как ленинградцы, независимо от того были ли это лаовцы, эровцы, малахитовцы или азимутовцы. Воспоминания о лаовской жизни 76 года хочу закончить той самой заводской проходной, с которой началось мое знакомство с ЛАО.

Уже к концу года было много наших специалистов, которые

или постоянно, или довольно часто бывали на ЛАО. В первую очередь это относилось к разработчикам и конструкторам антенн. У всех были оформлены временные пропуска, но по режимным соображениям (не очень понятным применительно к нелаовским сотрудникам) без права свободного входа и выхода. С большим трудом удалось оформить такое право для меня, Пармета и Иры Торховой. Но все наши, кому нужно было поехать в течении дня в институт, не обращали на это внимание, пихая временный пропуск в руки строгим тетям-охранницам, да и они не очень-то обращали внимание на наших временщиков. Но один наш сотрудник постоянно имел большие проблемы с проходной, его каждый раз заворачивали назад и мне приходилось уже вместе с ним идти к строителям или на проходную и договариваться. Это был начальник конструкторского антенного сектора Алексеев. Он неоднократно просил меня сделать ему свободный пропуск, но это было чрезвычайно трудно, почти невозможно. Однажды мы вместе с ним уезжали днем в институт и, подходя к проходной, я понял, почему это происходит только с ним. Метров за 50 до проходной он перестал со мной разговаривать, его руки судорожно сновали по карманам, лицо покрылось красными пятнами, в глазах был неподдельный испуг. Можно себе представить реакцию охраны на такое поведение — максимум бдительности и поворот назад. Алексеев испытывал просто панический ужас перед проходной. Увидев собственными глазами, что это доставляет ему настоящие душевные муки, я сумел выпросить для него свободный пропуск непосредственно у начальника отдела режима ЛАО.

Наступал новый 1977 год.

Обыденное дело

С начала января 77 года нас привлекли к закрытию построечных удостоверений. По мере завершения отдельных работ строители должны эти работы предъявлять ОТК и Заказчику. Принятием работы считается подписание построечного удостоверения, а т. к. на лодку устанавливался опытный образец, то нас, естественно, просили визировать все удостоверения, касающиеся комплекса. Не было ничего проще, чем поставить свой крючок в уголке на бланке удостоверения, но это ведь означало, что завод сделал всё точно в соответствии с нашими требованиями, которые были заложены в документацию ЦКБ. Получалось, что всё ранее согласованное и подписанное нами на бумаге теперь нужно еще раз подписать, но уже реализованное в «железе» и путь для внесения официально каких-

либо последующих изменений был очень труден и чреват тем, что давал в руки корабелам возможность переложить свои огрехи на нас, что они делали мастерски. Правда, для всех контрагентов всегда оставалась ещё «тропинка» для небольших по объему изменений, но уже за «отдельную плату». Слава богу, что нам везло и в особо крупных размерах платить не приходилось, а вообще-то без платы на судозаводе не обойтись — это дело обыденное. Размер отдельной платы ограничен только снизу — это «соточка», а сверху явного предела не существует.

В конце января я впервые вызвал на ЛАО специалистов по входящим в «Скат» станциям. Главный конструктор станции миноискания «Арфа-М», любитель зимнего купания и во все времена года легко, по-летнему, одетый Эраст Эдгарович Беркуль появился с сотрудниками нашего специализированного сектора — серьезным Толей Щукиным и всегда улыбающимся Олегом Ванюшкиным, который сопровождал «Арфу» до её госов и хорошо вписался в наш основной коллектив скатовцев, а также с чрезвычайно скромным, с неподдельной постоянной грустью в больших, немного навыкате, светлых глазах, отличным специалистом-акустиком, разработчиком арфовской антенны Жорой Гришманом. Гл. конструктор и ответственный сдатчик, а также основной разработчик, настройщик, регулировщик и монтажник станции измерения скорости звука в воде «Жгут-М» Володя Шумейко — всегда оптимистично настроенный и неунывающий, который также надолго вписался в нашу команду, как и точно в таких же ипостасях станции определения начала кавитации гребных винтов «Винт-М», посвятившей себя затем науке, Женя Калёнов.

Приехал из Молдавии зам. Гл. конструктора эхоледомера «Север-М», который также входил в состав комплекса, Владимир Михайлович Щербаков, из города Бельцы с ПТО им. Ленина, на долю которого выпало много неприятностей и хлопот со своей разработкой. Человек скромный, начитанный и увлекающийся книгами. Мы, безусловно, взяли его под нашу опеку и всегда стремились ему помочь и не только потому, что он привозил нам интересные книги и угощал нас отборным молдавским вином.

Антенны, монтажный комплект и мое падение

В феврале завод начал одновременно установку линеек основной антенны и линеек бортовых антенн. Технологические приспособления на капсуле были установлены, линейки полностью проверены и отмаркированы. Серьезные трудности возникли у заводских специалистов с точностью установки

тяжеленных наших линеек. Очень упрощенно их установка производилась следующим образом. По периметру цилиндрической части капсулы в верхней и нижней её частях были установлены мощные стальные балки, которые служили направляющими рельсами, по которым перемещалась (катилась) очередная линейка до места её установки и закрепления. При установке почти каждой линейки возникали к нам вопросы. Теперь уже к решению практических вопросов я вынужден был привлекать наших специалистов-разработчиков антенн и конструкторов. Частыми гостями на ЛАО были Б. И. Леоненок, В. В. Баскин, В. А. Штурмис, О. А. Дулова (чуть позже Оля Дулова стала постоянным сотрудником нашего представительства и вместе с Юрой Веселковым выполняла большущий объем работ по основной антенне), Алексеев, Л. И. Зиновьев, В. П. Шрайнер, О. П. Дудаков, а для решения наиболее сложных вопросов вместе с Паперно, Идиным (Владимир Борисович Идин — ведущий сотрудник нашей лаборатории, комплексный зам. Гл. конструктора, один из ведущих специалистов института в области шумопеленгования, который после «ухода» Паперно стал первым заместителем Гл. конструктора комплекса и руководителем нашей лаборатории) и Зеляхом (Вадим Элизарович — руководитель разработки подсистемы шумопеленгования, Главный конструктор станции миноискания «Радиан», высочайшей квалификации инженер, отдавший много сил и творческого труда институту) приезжали такие корифеи акустической науки, доктора технических наук, как Михаил Дмитриевич Смарышев (зам. Гл. конструктора по антеннам комплекса), Евгений Львович Шендеров, Валентин Дмитриевич Глазанов.

К 15 февраля нам нужно было поставить на ЛАО монтажный комплект, а в конце января мы имели только примерно половину всех разъемов. Михаил Васильевич Петров (руководитель заказа, планово-организационно-финансовое начало комплекса, человек с большим опытом организации проектирования и изготовления комплексов) и его помощница Алла Орлова (ужасно настырная и пробивная — «бронемашина» руководителя заказа) буквально не слезали с отдела комплектации. И благодаря их усилиям к 15 февраля мы имели кучу ящиков с разъемами, которые и отгрузили на завод… Тем временем завод закатывал одну за другой линейки основной антенны, быстро продвигался с установкой бортовых антенн шумопеленгования и с большого количества вопросов начал установку бортовых антенн связи. Тогда на ЛАО вместе с антенщиками впервые появился Илья Дынин. А в конце марта на ЛАО началась поставка аппаратной

части, многие приборы которой были буквально «тепленькие» после доработок. Наши приборы практически сразу устанавливались в 1 отсек, т. к. фундаменты под них уже были выварены. Завод форсировал эту работу потому, что секции лодки еще были не состыкованы и огромное количество скатовских стоек удобно было загружать с открытого торца носовой секции, торца первого отсека. Было немного страшновато наблюдать, как наши аккуратные, серого цвета, стойки затаскивают в отсек, где одновременно работает около полусотни человек — сварщиков, рубщиков, монтажников, электриков, вентиляторщиков и бог знает ещё кого. Фантастически быстро первыми были загружены шесть наших тяжеленных компенсаторов (приборы 18), которые стояли у носовой переборки отсека. Двух и трехсекционные приборы соединяли в единую конструкцию наши механики. Особенно крепко им пришлось поработать, когда начали устанавливать в рубке гидроакустики пульт (пр.4), который предварительно пришлось разделить не только по секциям, но и снять наклонную панель управления (мы называли её «пианино»). Несмотря на то, что у Саши Кириллова и Славы Катилова был уже опыт работы с пультом в стенах опытного производства и на стендах, в условиях лодки и крошечной рубки все было сложней.

Наша основная антенна довольно быстро принимала законченный вид и в первых числах апреля, параллельно со строителями, за нее взялись монтажники эры, укладывая и закрепляя сотни проводов и прокладывая кабели от активных элементов в прочный корпус, а от пассивных в капсулу. Посмотреть на свое будущее забортное хозяйство приходил и экипаж лодки. Это и командир со старпомом, а однажды даже замполит, но чаще всего мне приходилось быть гидом для начальника РТС и группы акустиков. Не могу удержаться, чтобы не сказать несколько слов о командовании лодки и об экипаже, конечно не обо всем, а о той его части, с которой мы общались каждый день — начальник радиотехнической службы (РТС) и акустики, хотя мог бы и обо всём экипаже, т. к. за годы совместной работы — службы у меня сложились хорошие, надолго оставшиеся в памяти, отношения с экипажем. Я был знаком, как любят говорить на флоте, фактически, со всеми офицерами и мичманами первого экипажа и со многими моряками. За давностью лет забыты многие имена и фамилии, но в памяти ещё живут образы многих из первого экипажа лодки. Так вот, в 76 году, когда комплекс «Скат» был еще в стендовом зале института, посмотреть на него пришли командир лодки, старший помощник командира, замполит, помощник командира, начальник РТС и два гидроакустика-командир группы и инженер.

Экипаж лодки недавно приехал в Ленинград после обучения на тренажере в Обнинске. Тогда знакомить их с комплексом начал Громковский и продолжил Паперно, а я лишь встречал у входа в институт и сопровождал до стендового зала. Я был первым из всех скатовцев, кто познакомился с ними. И сразу же, практически после первых рукопожатий, мы ощутили какую-то взаимную симпатию, которой было суждено перерасти в хорошие, уважительно-деловые отношения на службе, а с некоторыми из них и в дружеские вне её. Командир, тогда кап.2 ранга Русаков Сергей Иванович, рыжеватый блондин с веснушками на лице, с хитрющими и одновременно смеющимися глазами, острый на язык, с явным нижегородским выговором, в речи которого постоянно присутствовало своеобразное четырехбуквенное выражение — «ёбть»; старпом, тогда кап.3 ранга Малацион Сергей Павлович, черноволосый, с мягкой улыбкой, с небольшим южно-русским акцентом — он был родом откуда-то из под Одессы и потомком давно обрусевших греков; замполит, тогда кап.3 ранга Александрович Владимир Константинович, тоже улыбчивый, но с проницательным взглядом, каким и должен был быть политработник; помощник командира, тогда кап. — лейтенант Хияйнен Владимир Львович, выпадающий из всего комсостава своей солидной комплекцией и высоким ростом (предыдущие три были, как на подбор, немного ниже среднего роста — настоящего подводного), серьезный и важный, в нем чувствовалась некоторая рафинированность флотского интеллигента, в чем он был очень похож на своего отца, контр-адмирала в отставке, бывшего Командующего подводными силами Тихоокеанского флота, бывшего начальника кафедры тактики использования подводных лодок Военно-морской Академии, а тогда сотрудника отдела координации нашего института Льва Петровича Хияйнена; начальник РТС, тогда кап.3 ранга Фролов Вячеслав Павлович, спокойный, выдержанный и серьезный, с минимумом внешних эмоций, имевший уже опыт общения с гидроакустическими системами, он мне всегда напоминал и внешне, и внутренне нашего Женю Новожилова (Новожилов Евгений Павлович, руководитель группы разработки пульта и общекомплексных приборов, глубоко порядочный и честный человек, прошедший с нами путь до сдачи Госкомиссии первых четырех подсистем в 1979 году, будучи на этом выходе начальником испытательной партии. Затем Главный конструктор ГАК «Скат-БДРМ», «Скат-Плавник» и начальник комплексного сектора, командир группы акустиков Ноиль Исхаков и инженер-акустик Игорь Левчин, тогда лейтенанты, совсем недавние выпускники ВВМУРЭ им. Попова, которые уже в училище были теоретически немного знакомы со

«Скатом» — всёзнающий, резкий и невыдержанный со вздорным характером Ноиль и спокойный, не очень разговорчивый, усердный и толковый, красивый морской офицер Игорь.

Но любоваться открытым видом главной антенны нам оставалась недолго, т. к. завод уже заканчивал установку линеек и приступил к демонтажу технологических приспособлений, а вокруг антенны вырастали трехэтажные деревянные леса, на которых продолжали трудиться строители и эровцы. В конце апреля был доставлен на ЛАО наш стеклопластиковый обтекатель, который изготавливался на опытном заводе ЦНИИ технологии судостроения. Это была мощная конструкция впечатляющих размеров. Дело шло к зашивке носовой оконечности и превращении нашего рабочего места у основной антенны в «гауптвахту». К этому же времени были установлены и другие наши носовые антенны. Носовая оконечность лодки выглядела довольно странно. Верхней части легкого корпуса и нашего обтекателя еще не было, но уже существовала платформа торпедных аппаратов, под которой была наша основная антенна и антенна связи — прибор 1К, пристроившийся прямо к платформе. Перед основной антенной торчали девять контрольных гидрофонов (прибор 1Ж) измерителя помех, а внизу заканчивался монтаж антенны станции миноискания «Арфа-М.» Параллельно шли подготовительные работы по внутреннему оснащению капсулы и подготовке её для приема капсульной группы аппаратуры.

В хорошем темпе завершалась установка бортовых антенн шумопеленгования и связи, завод торопился стыковать секции лодки и «одевать» её в легкий корпус.

Апрель месяц закончился моим падением, в буквальном смысле слова. На лесах основной антенны, на верхнем этаже, я оступился и упал. На этом могла бы и закончиться для меня сдаточная деятельность и, вполне возможно, любая другая, если бы я полетел вниз, но меня спасла левая нога, которую заклинило в промежутке между двумя досками. Когда я доковылял до нашей комнатенки, чтобы переодеться, то левую брючину было не стащить, так распухла нога. Был сильный ушиб и здоровая гематома. Пару недель пришлось похромать, а след того падения остался на ноге на всю жизнь.

Месяц знакомства и визитов

Постепенно на стапеле, внутри многоэтажных лесов, стала вырисовываться лодка, а когда на вертикальном руле появилась гондола, то посмотреть на необычную корму приходили многие

судостроители. Уже после майских праздников Юра Веселков и Оля Дулова начали большую работу по проверке правильности подключения преобразователей (полярности). Нужно было «простучать» ни много, ни мало 1024 приемника. По мере завершения монтажа антенны фронт наших работ расширялся и для помощи Юре с Олей в нашей команде появился скромный и деловой Олег Дудаков и два механика цеха 98 — безотказные Толя Сусарин и Валя Роговцев.

За всю скатовскую установочно-сдаточную эпопею я не могу выделить отдельных людей или группу, чья работа была бы важнее или нужнее, чем работа других. Никаких сравнений типа хуже или лучше и быть не может. Все работали на совесть, с большой отдачей, не задумываясь даже о той степени риска, которой подвергали себя, начиная с работ на стапеле. Не устану повторять, что условия работы для всех нас всегда были тяжелыми, но и не устану повторять, что самые тяжелые условия работы, тяжелей которых было трудно придумать, здесь я могу выделить, были у тех скатовцев, которые работали с основной антенной и особенно, когда она оказалась в замкнутом объеме носовой оконечности.

Из соседнего цеха приехало и было установлено ограждение рубки уже с нашими обтекателями для антенн ОГС и связи, которые быстро были установлены на свои места. Теперь сооружение однозначно напоминало лодку. Закрылись легким корпусом на левом борту антенны первой подсистемы. Очень сложно происходило закрытие обтекателями бортовых антенн связи, оказалось много технологических проблем. Т. к. это была уже конусная кормовая часть, где межбортное пространство было очень узким, то обтекатель почти ложился на преобразователи и отходящие от них кабели и вварить его в антенное окно, не повредив при этом антенну и кабели, было очень трудно.

В один из теплых майских дней всех ответственных сдатчиков всевозможных лодочных систем и одного заместителя ответственного сдатчика пригласили на совещание-знакомство с Председателем Государственной комиссии по приемке лодки. Тогда я и познакомился с контр-адмиралом Борисеевым. Этому знакомству суждено было быть до полного завершения всех испытаний комплекса в 1982 году. Николай Сергеевич был уже не молод, принял много лодок и, как говорили, был очень и очень осторожен. Запомнился мне Николай Сергеевич с постоянным во рту мундштуком, с вставленной в него длинной сигаретой с фильтром, который он держал, как держат трубку. Он был заядлый курильщик. Знакомство происходило так. Ответственный сдатчик лодки Башарин произносил название системы и тут же

вставал некто и сообщал свою сдаточную должность, фамилию и делал очень короткий доклад. Борисеев, не выпуская изо рта мундштук, что-то записывал в блокнотик. Когда Башарин произнес «Скат», встал некто Тесляров и сказал: «Заместитель ответственного сдатчика опытного образца ГАК „Скат“». Борисеев, глядя в сторону Башарина, спросил, а где ответсдатчик. Башарин пожал плечами. Тогда я и сказал, что ответственным сдатчиком является Главный конструктор комплекса, Генеральный директор ЛНПО «Океанприбор» Громковский. Адмирал переспросил: «А вы его заместитель?» По военному четко я ответил: «Так точно» и с сожалением добавил, что только в части сдачи комплекса. Знакомство состоялось.

К концу мая началось начальственно-океанприборовское знакомство с лодкой и установленным на ней комплексом. Проходило оно по строго возрастающей должностной иерархии и создавалось впечатление, что было специально кем-то распланировано, а я то и дело получал задание встречать у проходной очередного начальника. Первым нанес визит начальник нашего отдела Николай Алексеевич Князев. Программа была составлена мной таким образом, что начинался осмотр с общего вида лодки на стапеле, затем подъем по лесам и проход в открытую носовую оконечность, где хорошо была видна наша антенна, затем вход с открытого торца в первый отсек, после которого снова выход на леса, подъем на самый верхний этаж (на крышу) и переход на правый борт со спуском на пару этажей, чтобы можно было увидеть еще не «зашитую» бортовую антенну шумопеленгования и затем в кормовой части бортовую антенну связи, потом опять подъем и любование гондолой. Чтобы спуститься на землю нужно было, так или иначе, двигаться в нос и, когда уже можно было сойти с лесов, я предлагал заглянуть еще и в капсулу. Правда, пробраться к горловине капсульного люка тогда было неимоверно сложно. Князев не только мужественно выдержал весь запланированный экскурс, но и сделал серьезное замечание по поводу вероятности увеличения акустической помехи в носовой оконечности за счет возможного стравливания воздуха из баллонов с воздухом высокого давления, которые были установлены в пространстве между капсулой и антенной (впоследствии эти баллоны были заварены). Через пару дней я встречал у проходной начальника нашего отделения Бориса Николаевича Тихонравова. Его визит ограничился только наружным осмотром, внутрь этого «кипящего котла» проникать он не захотел. Самым интересным был визит зам. Гл. инженера Василия Михайловича Белозерова. Выдался очень жаркий день и можно себе представить, какая температура была в цеху и

особенно внутри лодки. Начали мы осмотр строго по плану. И вот, когда мы пробирались назад из первого отсека, лодку как будто немного качнуло и раздался звук небольшого удара. Каково же было мое удивление, когда вместо открытого торца первого отсека, я увидел межотсечную переборку с круглой дырой. Оказалось, что произошла стыковка двух секций лодки и мы вынуждены были продираться через трюмы второго и третьего отсеков пока вылезли на свободу. Белозерову это явно не понравилось, тем более, что ничего интересного по пути мы не увидели. После осмотра бортовых антенн и гондолы я предложил спуститься в капсулу, но желание продолжать дальше экскурсию у нашего важного, преисполненного своей значимости зам. Гл. инженера уже не было, он был весь в поту и сказал, что капсулу посмотрит в другой раз. Затем приехал Главный инженер нашего Объединения Роблен Хоренович Бальян. Со свойственной ему стремительностью мы буквально пролетели по скатовским достопримечательностям лодки, включая и капсулу. Вот только бортовая антенна шумопеленгования уже и с правого борта была закрыта легким корпусом, а связная случайно оказалась открытой, т. к. накануне срезали неправильно установленный обтекатель. В первых числах июня приехал сам Генеральный директор-Главный конструктор и Ответственный сдатчик комплекса, совместив беглый осмотр лодки с осмотром нашей уже новой и большой шары в здании предприятия ЭРА, где он устроил небольшой спектакль, ругая меня за мою же просьбу о помощи в решении одного из вопросов с нашим отделом комплектации.

Сколько я помню визитов нашего директора (на ЛАО в Северодвинск или в Западную Лицу) он всегда считал необходимым принародно меня отругать, причем сценарий базировался всегда на моем неумении работать и не обращении к нему за помощью (я не умел работать с бухгалтерией, с отделом труда, со снабжением, с транспортниками и др. службами, непосредственно находящимися в ведении директора). Вероятно, так было надо и Громковский каждый раз устраивал «театр», по своей натуре он был актёр, ему нужны были зрители и причем его совершенно не интересовал зрительский уровень. Как подлинно актёр народный, он играл для всех и особенно блистал актёрским мастерством, если среди зрителей оказывались представители морфизовского рабочего класса или других предприятий. А то, что при очень редких к нему обращениях его реакцией была стандартная фраза (как и в этот раз): «Послушайте, Тесляров, решите этот простой вопрос сами», он забывал.

Вспоминая эту экскурсоводческую ветвь моей работы на ЛАО,

не могу вспомнить ни одного визита руководителей наших общественных организаций. Почему-то ни верный помощник партии — комсомол, ни она сама, ни школа коммунизма — профсоюз не захотели воспользоваться удобным случаем строительства лодки с одним из главных заказов института и объединения прямо в Ленинграде и хотя бы просто побывать там, «сделать зарубку», посмотреть, как и в каких условиях работают комсомольцы, партийцы и просто члены профсоюза. Но, когда несколько лет спустя, уже после сдачи комплекса в полном объеме, происходило вручение правительственных наград за создание головной подводной лодки, в числе которых были и нам предназначенные, то партийцы и бывшие комсомольцы, достигшие к тому времени парткомовских вершин, как и рекомендованные ими к награждению сотрудники, не имевшие никакого отношения к комплексу «Скат», стояли с широко расправленными плечами, подставив свою грудь под награды существенно высшего достоинства, чем, к сожалению, немногие непосредственные участники скатовских событий.

«Боря, наливай»

Постепенно сооружение становилось похоже на лодку не только снаружи, но и внутри. Почти все строительные работы в капсуле были закончены и она была в нашем распоряжении. Средняя палуба 1 отсека украсилась стройными рядами скатовских приборов и в отсеке хозяйничали две бригады монтажников эры. Одна прокладывала кабели, другая напаивала на их концы разъемы. Сразу же вылезли наружу наши ошибки в таблицах распайки, которые нужно было сходу устранять. Сначала была установлена, как сейчас говорят, «горячая линия» телефонной связи с институтом, но очень быстро она стала остывать, т. к. мы начали получать пополнение нашего ограниченного морфизовского контингента в лице комплексных разработчиков подсистем и разработчиков конкретных приборов, перед которыми стояла задача исправлять ошибки и идти по следам монтажников эры, проверяя правильность распайки кабелей, «прозванивать» их перед их подключением к приборам, а потом и проводить предварительную проверку приборов. На диспетчерских совещаниях строители уже начали поговаривать о спуске лодки на воду, подаче электропитания с берега и в дальнейшем, после физического пуска реактора, опробовании электропитания и вентиляции от корабельных систем, а также о проведении швартовных испытаний.

Ситуация с испытаниями была не совсем обычна, как и со

многим, что касалось этой лодки. Несмотря на то, что это была головная лодка большой серии нового проекта, её системы, машины и механизмы во многом были аналогичны серийным лодкам проекта РТ. Вероятно, поэтому в решении высоких инстанций и был определен срок сдачи лодки в 1977 году (чего там церемониться!). Нельзя сказать, что высокие инстанции совсем уж ничего не понимали с положением дел у опытных образцов гидроакустического и навигационного комплекса, корабельной информационной системы и некоторых усовершенствованных по сравнению с проектом РТ других систем. Поэтому нам предписывалось в период сдачи лодки в 1977 году обеспечить только безопасность её плавания (всего-то, без проведения каких бы то ни было собственных испытаний!!), а швартовные и ходовые испытания (мероприятия «Куплет-1» и «Куплет-2») провести в 1978 году и в 3-ем квартале 1979 должны были быть проведены государственные испытания (мероприятие «Обух»).

С навигационщиками было проще и они почти всё должны были закончить вместе с лодкой (главное правильно войти в меридиан и ни за что из него не выходить), а потом лишь проверить функционирование в высоких широтах. С биусовцами было совсем хорошо, сроки их испытаний вообще были не ясны и уходили в такие дальние дали, что из 77 года были совершенно не видны (вероятно сказывалась их территориальная близость к высоким инстанциям), что в определенной степени помогло и нам в дальнейшем отделить принципиально новые пятую и шестую подсистему комплекса от первых четырех и провести отдельно их настройку и испытания.

Ну, а пока мы прозванивали кабели, перепаивали разъемы, «стучали» на основную антенну, крутили ручку «мегера», закрывали построечные удостоверения ругались с заводскими конструкторами, технологами и даже с Заказчиком, подписывали бесконечные протоколы с какими-то отступлениями, отбивались на диспетчерских от наскоков строителей и монтажников эры, водили экскурсии, иногда стояли на лаовских «коврах», вели собственную бухгалтерию и всяческий учет, писали служебные и докладные записки и один раз в месяц праздновали получение расходных материалов.

В середине июня на нас надвинулся обтекатель, началось окончательное закрытие носовой оконечности. Это был последний элемент, после установки которого лодка обрела полностью законченный внешний вид. И буквально через пару дней прошел слух о спуске лодки на воду в июле месяце. Наши «стукачи» планировали закончить работы с основной антенной в

ближайшие дни, а где-то в середине июля завод грозился устроить проверку обтекателя на герметичность посредством заполнения его водой. Это обстоятельство позволяло нам еще на стапеле проверить антенну, кабели и провода после всех установочных и монтажных работ, а также проверить наше оригинальное и изящное техническое решение соединения проводов от приемных элементов антенны с кабелями. Изящество решения заключалась в том, что переход от проводов к кабелям происходил через одиночные разъемы («жила в жилу»). Провода от линейки заканчивались обрезиненными штекерами, а кабели, приходящие из капсулы, на конце имели т. н. «перчатку» — обрезиненную плоскую конструкцию, с одной стороны которой был привулканизирован кабель, а с другой — одиночные провода, оканчивающиеся обрезиненной розеткой. Штекер обмазывался кремнеорганической жидкостью в качестве смазки и вставлялся в розетку с небольшим усилием, при котором раздавался звук «чпок» и осуществлялся не только электрический контакт, но и уплотнение разъема за счет кольцевого буртика на штекере, западающего в кольцевую канавку розетки. Такое решение было весьма технологично и позволяло устанавливать линейки без болтающихся длинных кабелей, позволяло существенно облегчить строительно-монтажные и ремонтные работы и т. д. В общем, мы хотели, как лучше.

«Стукачи» заканчивали свою работу уже в камере обтекателя, уже на «гауптвахте», пока ещё на сухой «гауптвахте». Все развивалось нормальным образом и вдруг за день до проверки обтекателя на ЛАО появились Ванюшкин с Гришманом и заявили, что им нужно срочно что-то сделать с арфовской антенной. Мы объяснили им ситуацию и они заверили нас, что за один день все сделают. В конце дня стало ясно, что нужно еще завтра чуть-чуть доделать. С большим трудом Пармет договорился с Башариным, о завтрашней работе, но только с 11 часов, т. к. с самого утра начиналась очистка обтекателя от строительного мусора и подготовка его к заливке. Заливать должны были начать в 15 часов, после окончания первой смены. В этот день были отменены вечерняя и ночная смены, т. к. заливка производилась пожарниками через все имеющиеся в цеху гидранты и брандспойты и вероятность возникновения пожара на стапеле должна была быть сведена к минимуму. А Ванюшкин с Гришманам, обещавшие всего на часик спуститься в обтекатель и к 12 часам вылезти из него, в 14.55 еще были там. В 15.00 меня вызвал к себе Башарин и строго предупредил. Я побежал на лодку и проорал в горловину лючка, что если они сейчас же не вылезут, то будут залиты и антенна уже им будет не нужна. Не

отреагировали. В 15.30 меня вызвал начальник ОС-1 и сказал, что мы сорвем спуск лодки на воду — все уже рассчитано по часам. В 16.00, не стесняясь в выражениях, на меня ужасно орал Владимир Ильич (Гл. технолог ЛАО Водянов), требуя немедленно освободить обтекатель и называя это диверсией «Океанприбора». В 16.30 Башарин начал готовить телеграмму в Министерство, что по нашей вине будет сорван спуск лодки. В 16.45 «диверсанты» вылезли из обтекателя — смеющийся Ванюшкин и печальный Гришман.

В 16.50 я прибежал к Борису Александровичу Башарину и сказал: «Боря, наливай».

Дело «чпок»

Через двое суток, за которые ни одной капли воды не появилось на вылизанной площадке цехового пола под носовой оконечностью, поступила команда — «сливай воду». Двое суток корабелы, ничего не подозревая, мочили нашу основную антенну, антенну связи и станции «Арфа-М». Как только команда «сливай воду» была исполнена и в камере обтекателя снова было восстановлено освещение, Юра Веселков, Толя Сусарин и я нырнули туда, чтобы произвести внешний осмотр. Тогда мы еще не думали, что это полутемное, холодное пространство со скользкими лесами вокруг нашей антенны почти на четыре месяца превратится для некоторых из нас в основное рабочее место. Осмотр антенны мы начали с верхнего этажа. И вот, спустившись на первый этаж почти до уровня оставшейся не выкаченной воды и заглянув на нижнюю крышку капсулы, через которую кабели входили во внутрь и на которой были раскреплены «перчатки», нашему взору открылась картина нескольких болтающихся разъединенных проводов. Толя хотел их снова соединить, но, когда он дотянулся до одного из проводов от перчатки, ему на руку вылилась из половинки разъема вода. Полную картину увидеть мы не смогли, т. к. не было возможности спуститься в самый низ обтекателя.

Обсудив ситуацию, мы решили, что это является следствием каких-то случайностей при монтаже. Не знаю уж какое чувство направило меня всё таки на консультацию в институт, а Миша Пармет пошел договариваться со строителями о полной откачке воды и сооружении дополнительных лесов или мостков внизу под капсулой. Юра Веселков со своей командой полез в капсулу, чтобы начать измерение сопротивления изоляции преобразователей и тем самым получить общую картину состояния антенны. В институте тоже решили, что это явление

случайное, но на следующий день на ЛАО появились два специалиста из лаборатории кабелей и проводов акустического отделения Юра Соболев и Лазарь Рабинович, а также уже бывавший у нас конструктор Виктор Шрайнер. Придя к нам на несколько дней, чтобы ознакомиться с положением дел на месте и проинформировать своих начальников, они стали членами нашей команды до первых выходов лодки в море в Северодвинске.

В оставшиеся дни до спуска лодки на воду мы продолжали работы по проверке правильности распайки кабелей, но основное внимание было приковано к антенне. Довольно быстро строители отреагировали на наши обтекательные просьбы и мы смогли начать детальный осмотр монтажных узлов. Результаты совсем нас не обрадовали — мы увидели большое количество расстыкованных разъемов. Очень нерадостными были и результаты измерения сопротивления изоляции, примерно 25 % из общего числа измерений показывали сопротивление близкое к нулю. Количественно это было больше видимых расстыкованных разъемов. Прежде чем принимать какие-либо кардинальные решения, мы решили попробовать заново состыковать разъемы, предварительно их просушив. Средством для просушки служило «шило», которым протирали разъемы, и в обтекателе быстро установился хорошо всем знакомый дух. Какую нужно было иметь силу воли и выдержку, чтобы работать в таких условиях! Первые же проверки после вторичной стыковки показали нормальное сопротивление изоляции. Попутно была определена причина пониженного сопротивления изоляции в тех местах, где не было явно видимой расстыковки. Оказалось, что обе половинки разъема ещё как-то механически удерживались в соединенном положении, но с уже попавшей внутрь водой.

В разговоре со строителями мы вынуждены были сказать о возникшей проблеме и о том, что нам понадобится еще некоторое время работать с антенной, как в осушенном обтекателе, так и заполненном водой. Нас заверили, что трудностей в этом не будет, но только сразу после спуска обтекатель будет на непродолжительное время заполнен водой. Поэтому за оставшиеся дни до спуска главным нашим делом был «чпок», наши все усилия были направлены на восстановление разъемов. Некоторыми специалистами института была высказана мысль, что во всем виновата кремнеорганическая жидкая смазка и вместо неё была предложена консистентная. Восстанавливая разъемы, мы часть из них смазывали новой смазкой, часть старой. Попытки соединять разъемы вообще без смазки практически не удавались, т. к. смазка была заложена в идею и реализовывалась

соответствующими размерами втулок, буртика, канавки и т. д.

Тогда никому не хотелось думать, что это техническое решение в чем-то недоработано и от него придется отказываться.

На невском берегу

Спуск лодки происходил в обстановке строжайшей секретности в ночь с 30 на 31 июля. На спуске присутствовал личный состав лодки, много работников ЛАО, проектанты корабля, было много военных и сотрудников разных организаций, имевших и не имевших отношение к строительству, партийных деятелей. Все было, как в кино. Митинг, оркестр и бутылка шампанского. После того, как бутылка разбилась о наш носовой обтекатель, лодка медленно поползла в свою родную стихию. На таком мероприятии я был первый раз. Зрелище волнующее и запоминающееся. Запомнился также послеспусковой лаовский банкет со многими тостами, обильной выпивкой и едой, который продолжался до вечера воскресенья. А с понедельника у нас начиналась новая жизнь, по крайней мере, на новом месте. Из спусковой бухты лодка была переведена вверх по Неве к достроечной стенке объединения (бывшая территория завода «Судомех»), которая находилась напротив Горного института. От посторонних глаз лодка была сверху и со стороны Невы ограждена маскировочной сетью. От нашей шары это было довольно далеко и мы получили новую, которая находилась в большом старом дебаркадере, установленном на берегу рядом с достроечной стенкой. Этими хлопотами по получению и оборудованию новых рабочих помещений ещё до спуска лодки на воду занимались Пармет и Ира Торхова. Этот же дебаркадер служил казармой для экипажа лодки. Наш приход на работу совпадал по времени с утренним построением экипажа и казалось, что он выстроился специально нас приветствовать. Экипаж лодки был уже почти полностью укомплектован и в гидроакустической группе появились два её недостающих техника, два мичмана — Козлов и Горбач. Оба были Анатолии, оба были высокого, совсем не подводного, роста. На этом их сходство и заканчивалось. Толя Козлов — высокий и худой, интересующийся техникой, энергичный и быстрый в принятии решений, готовый всегда откликнуться на просьбы. Толя Горбач — высокий, плотный и сильный (тяжеловес), неторопливый, делавший всё с некоторой ленцой, этакий увалень.

Строители обещали в ближайшие дни подать электропитание с берега, а через некоторое время, после физического пуска

реактора, опробовать систему корабельного электроснабжения и вентиляции. Мы надеялись, что так и произойдет хотя видели что система вентиляции наших приборов была еще далеко не готова. Теперь, заканчивая проверку кабельного монтажа, мы начали предварительную проверку приборов аппаратной части и даже частичную подготовку к швартовным испытаниям. Но прежде всего мы должны были тщательно проверить и подготовить наши собственные распределительно-силовые щиты (приборы 21) к приему электропитания и окончательно выяснить причину расстыковки антенных разъемов.

Для строителей спуск лодки на воду означал начало сдаточных работ, как по самой лодке, так и по всем установленным на ней системам. С этого момента на лодке могли находиться только участники её сдачи и поэтому ещё в начале июля Башарин обратился к нам с настоятельной просьбой представить официальный состав скатовской сдаточной команды. На формирование списочного состава нашей сдаточной команды ушел почти весь июль и в конце месяца на столе у изумленного Башарина лежало официальное письмо с составом нашей команды. Общая численность составляла около 300 (!) человек. Руководителем сдаточной команды значился я — зам. отв. сдатчика комплекса и, кроме моего помощника М. Пармета, у меня появились, если так можно сказать, отраслевые заместители — по антеннам Б. И. Леонёнок, по акустическим измерениям Г. Ф. Андреев, по ЦВС Г. Л. Быковский, по конструкторской части А. М. Цукерман, по станциям «Арфа-М», «Жгут-М», «Винт-М», НОР-1 и НОК-1 соответственно А. В. Щукин, В. А. Шумейко, Е. Н. Каленов и В. М. Алексеев.

В эти дни наша команда достигала своего максимума за все время работы на ЛАО и хотя мы не достигли цифры 300, так изумившей Башарина, около 130 представителей одной из многих контрагентских организаций тоже впечатляет и дает представление об объеме работ по комплексу. Пользуясь случаем, мне очень хотелось бы поименно назвать всех, кто был в этой команде на правах её постоянных членов и кто помогал нам своим периодическим присутствием, а уж заодно сразу и тех, кто был в нашей Северодвинской, а потом и Лицевской командах. Но, чтобы не утруждать читателя длинным перечнем фамилий на всех этапах работ (около 130 на ЛАО, около 160 в Северодвинске и около 80 в Западной Лице), на этот раз я отступаю от своего принципа упоминать всех участников работ, подавляющее большинство которых я ещё помню. Поэтому я заранее прошу прощения у всех моих бывших коллег по работе, имена которых не будут упомянуты в этих воспоминаниях.

Итак, возвращаясь на ЛАО, наши дела внутри прочного корпуса шли вполне нормально, мы выходили на уровень ожидания подачи электропитания и вентиляции. А вот дела в камере обтекателя совсем нас не радовали. После откачки воды снова было обнаружено большое количество расстыкованных разъемов. Причем среди них были и новые и старые, которые мы уже один раз заново состыковали, были разъемы и с жидкой смазкой и с консистентной. Никакой явной закономерности не было. Проделав снова работу по восстановлению, мы попросили заполнить обтекатель водой. После двухсуточной выдержки картина повторилась в ещё больших масштабах и носила совсем уже массовый характер. Тем временем подходил к концу август месяц, состоялся физический пуск реактора и теперь мы не только работали ниже ватерлинии, но и оказались на объекте с вредными условиями труда. За это геройство нам доплачивали соответственно 15 и 20 % к окладам и еще мы получали талоны Р-1 (первая радиационная ступень) на обед. Ира Торхова вела сложный табельный учет, получала на нашу команду талоны и мы с аппетитом обедали в лаовской столовой. Сейчас об этом очень просто вспоминать, а тогда, чтобы добиться выплаты полагающихся нам надбавок и оплаты наших обедов, мне пришлось выдержать не одну битву с главным бухгалтером института и начальником отдела труда и заработной платы, иногда привлекая на помощь Паперно (очень помог мне в этом ответственный сдатчик НК «Медведица» Леня Прицкер, который сделал для меня множество копий разного рода положений и приказов, регламентирующих выплату надбавок при работе «на кораблях и других объектах». У нас в институте, безусловно, были все эти приказы и положения, но получить к ним доступ в отделе труда и заработной платы было очень трудно.) Но мы не только получили надбавки и с аппетитом обедали — мы получили ещё и электропитание для наших пассивных режимов и теперь шла работа по проверке отдельных приборов и их стыковке между собой. Правда, развертыванию этих работ на полную мощь нам мешало отсутствие корабельной вентиляции и большое количество наших собственных доработок, которые мы так и не успели сделать после стендовых испытаний. «Радостную» весть я получил из института, узнав, что принято решение полностью отказаться от разъемного соединения антенных проводов и перейти на прямую вулканизацию Камера обтекателя становилась нашим постоянным рабочим местом, но ушло еще пару недель на налаживание в обтекателе более или менее нормального освещения и подачу туда электропитания для наших вулканизационных печек. К этому же времени, к началу сентября,

стало известно, что на 11 октября намечен доковый переход в Северодвинск на достроечно-сдаточную базу ЛАО, предприятие «Дубрава».

Это известие совершенно нас не обрадовало, т. к. мы всё еще не могли начать в полном объеме комплексные проверки аппаратуры и подготовку к швартовным испытаниям, как и совершенно не представляли во что выльется решение о замене разъемов на прямую вулканизацию. Уже было известно, что в этом году все усилия корабелов будут направлены на сдачу лодки, а наш комплекс должен будет обеспечивать безопасность её плавания. О более позднем сроке перехода в Северодвинск не могло быть и речи, т. к. даже в назначенный срок существовала реальная угроза наступления холодов и замерзания Беломорско-Балтийского канала, по которому осуществлялась проводка на Север. В не меньшей степени были озабочены и корабелы, прекрасно понимая, что от функционирования комплекса «Скат» зависит и судьба сдачи лодки. И вот, совершенно для нас неожиданно, корабелы нашли выход. Используя свой богатый опыт доводки корабельных систем и достройки самой лодки во время доковой транспортировки в Северодвинск, Адмиралтейский завод предложил институту провести необходимые работы по настройке комплекса в доке за время 15-ти суточного перехода. Заводские специалисты гарантировали бесперебойное электропитание комплекса от системы электроснабжения дока, а для охлаждения приборов комплекса предлагалось к трубопроводам вентиляции комплекса подключить вместо лодочных кондиционеров доковые вентиляторы и для поддержания требуемой температуры воздуха в образованной таким образом системе охлаждения приборов предлагалось на палубе дока установить цистерну, в которую насосами накачивалась бы забортная вода, охлаждающая воздух, прогоняемый по трубам через эту цистерну. Одним из главных инициатором этого технического решения был Гл. технолог завода В. И. Водянов.

Незадолго до перехода

После обсуждения сложившейся ситуации и предложения Адмиралтейского завода, институту ничего не оставалось делать, как это предложение принять. Совместно с научно-техническим наблюдением от ВМФ (14-й институт ВМФ, в/ч 10729) и нашей военной приемкой (ВП 426) были определены основные задачи, которые должны были обеспечить безопасность плавания лодки. Для их решения необходимо было, как минимум, ввести в строй

тракт прослушивания подсистемы шумопеленгования, тракт ближней высокочастотной телефонии подсистемы связи и станцию миноискания «Арфа-М», используемую в качестве гидролокатора ближнего обзора. Поскольку связисты и арфовцы успели уже частично провести настроечно-регулировочные работы, было принято решение все усилия на переходе сосредоточить на подсистеме шумопелегования. Кроме того, переход в доке давал нам также время для вулканизационных работ и относительно спокойные условия для их выполнения.

С начала сентября, параллельно с работами на лодке, началась работа по подготовке к переходу. Прежде всего необходимо было определиться с составом нашей команды. Пока шло у нас обсуждение кто нужен из комплексников, кто из специализированных лабораторий, кто из цехов ответственный сдатчик лодки Башарин в категоричной форме заявил мне, что от института можно взять не более 15 человек. Почти у всех судостроителей в разговоре с контрагентами всегда присутствовала ярко выраженная категоричность. Но к этому времени я уже мог на равных вести разговор с «судаками», имея опыт почти полутора лет работы на ЛАО, пройдя через многочисленные оперативные совещания и вызовы на заводской «ковер», где «по вине института» срывалась стыковка секций лодки, закрытие построечных удостоверений, монтажные работы, спуск на воду и даже физический пуск реактора. В такой же категоричной форме я ответил, что от института пойдет столько человек, сколько нужно для настройки комплекса, а иначе институт вообще не примет участия в переходе и настраивать комплекс будут сварщики, монтажники и гуммировщики ЛАО. Конечно же, не мне было решать вопрос примет ли «Морфизприбор» участие в переходе или нет, тем более, что решение уже было принято, но у судостроителей с незапамятных времен существует институт ответственных сдатчиков и к мнению ответственных сдатчиков систем и даже их заместителей они относятся уважительно. Кроме того, разговор на одном языке всегда более понятен. Тем временем в институте закончилось обсуждение состава нашей команды и были сформированы три основные группы специалистов: собственно группа шумопеленгования во главе с руководителем разработки подсистемы шумопеленгования В. Э. Зеляхом, в которую вошли специалисты комплексной лаборатории, лаборатории усилительных устройств, лаборатории приводных систем и конструктор-разработчик капсульных гермоблоков; группа пульта, общекомплексных приборов и устройств электропитания комплекса во главе с руководителем группы Е. П. Новожиловым, в

которую вошли специалисты комплексной лаборатории, лаборатории электропитания, лаборатории индикаторных устройств, специалисты по цифровой вычислительной системе и устройству сопряжения аппаратуры комплекса с пультом, два цеховых механика; группа специалистов по основной антенне во главе со ст. техником лаборатории антенных устройств Ю. А. Веселковым, в которую вошли специалисты лаборатории антенных кабелей и проводов, конструкторского сектора и механики цеха 98. Еще в команде был один монтажник цеха 94 и я, ведущий инженер группы Главного конструктора, заместитель ответственного сдатчика комплекса.

Я прекрасно понимал, что просто так будет очень трудно сохранить нашу команду, которая первоначально насчитывала 35 человек, и поэтому за подписью Громковского на ЛАО было отправлено письмо, в котором институт сообщал своё официальное согласие на участие в переходе, основные направления работ, выполнение которых позволит обеспечить сдачу лодки, и поименный состав наших специалистов. Отрицательной реакции на письмо не последовало и вопрос с численным составом наших специалистов был закрыт. Конечно же, Башарин не имел никакого злого умысла, ограничивая наш состав, напротив, он был очень заинтересован в функционировании комплекса. Просто, имея опыт таких переходов, он прекрасно представлял все трудности быта на доке для большого количества людей. Теперь предстояло решить основные организационные вопросы в институте. Предварительно я обсуждал эти вопросы в разговоре с Паперно и мы пришли к выводу, что прежде всего необходимо решить вопрос оплаты труда участников перехода и обеспечение их теплой одеждой. Имея прецедент аккордной оплаты при работах в период стендовых испытаний комплекса, Паперно сумел договориться с директором института об аккордной оплате на время перехода, а зам. директора по общим вопросам получил указание об обеспечении всех участников перехода полным комплектом теплой одежды (шерстяные рейтузы и свитер, меховые рукавицы, меховые сапоги или унты, меховые носки-унтята, меховые шлемы, меховые брюки и знаменитые меховые контрагентские шубы) и первоочередном обеспечении по заявкам комплексной лаборатории необходимыми комплектующими и электрорадиоэлементами. Ни настроечно-регулировочный ЗИП, ни, тем более, штатный возимый ЗИП комплекса к тому времени не были готовы. Вся надежда была на лабораторные запасы модулей и блоков, которые в небольшом количестве имелись у разработчиков.

Размещение на лодке членов нашей команды было ориентировано, главным образом, на первый отсек — верхнюю (торпедную) палубу и торпедный погреб на средней палубе. Оборудованных спальными местами кают на лодке было очень мало и в них размещались офицеры команды. Большинства кают еще вообще не было, жилые отсеки были недостроены, как и вся лодка в целом. Частично вопрос размещения мы решили сами. Группа Зеляха и Новожилова решили расположиться прямо на своих рабочих местах — в капсуле и в рубке гидроакустики. Согласовывая это наше решение с Башариным и Русаковым (два руководителя перехода), выяснилось, что если на лодку будет периодически подаваться теплый воздух, то возможности подогревать капсулу нет. Этот факт не ослабил энтузиазм комплексников и, заручившись обещаниями получить в институте электрообогреватели, они оставили свое решение в силе. От завода нам было гарантировано получение сколоченных из досок лежаков («самолетов»), матрацев, одеял, подушек и постельного белья. Кроме того, нам обещали сделать огражденный леерами спуск по закругляющейся носовой оконечности лодки к открытой нижней левой торпедной трубе, через открытый лючок в которой можно было попасть в камеру обтекателя, а также укрепить деревянные леса, окружавшие нашу антенну. Вопрос о подаче теплого воздуха в обтекатель (наше самое холодное рабочее место), как сказал Башарин, будет решаться по месту.

Немного истории с географией

Нам предстояло пройти от стенки Адмиралтейского завода почти по всей Большой Неве, подо всеми её мостами, до Ладожского озера, затем вдоль юго-восточного побережья Ладоги до устья реки Свирь, далее по Свири выйти в Онежское озеро и, двигаясь на Север, дойти до поселка Повенец (недалеко от города Медвежьегорска), откуда начинается собственно Беломорско-Балтийский канал. Отсюда нам нужно было подняться по знаменитой Повенчанской лестнице с помощью 7 шлюзов на 70 метров выше Онеги до озера Волозеро, которое служит водоразделом, а затем с помощью 12 шлюзов спуститься на 102 метра вниз к городу Беломорску, откуда уже по Белому морю дойти до Северодвинска. Общая длина нашего пути примерно 1100 км — около 600 км, можно сказать, чистого пути по Неве, Ладоге, Свири и Онеге, затем собственно канал длиною 227 км, из которых 40 км судового хода пробито в скалах, а остальной путь проходит по озерам Волозеро, Выгозеро, Узкое и Маткозеро и снова почти 350 км чистого пути по Белому морю. Канал — это

19 шлюзов, множество дамб, плотин, водоспусков и небольших электростанций. Глубина канала 5 м,и он принимает суда с осадкой не более 4 м. ББК имеет свое единственное среди всех каналов «лицо» — деревянное исполнение всех 19 шлюзов и большей части искусственного судового хода. Ровные метровые квадраты бревен — ряжи (метр бревен вдоль, метр поперек), «униформа канала». Правда, время делает свое дело и кое-где деревянные ряжи уже заменены на бетонные. Некоторые шлюзы вырублены прямо в скалах, что поражает воображение. И все это сделано почти без применения какой-либо техники, руками многих тысяч людей (вернее их жизнями) — заключенными ГУЛАГа в начале тридцатых годов прошлого века. Вот такой один из «памятников» великих строек коммунизма нам предстояло увидеть. Но главное, что нам предстояло, это ввести в строй аппаратуру шумопеленгования и отремонтировать шапэшную часть антенны в неимоверно трудных условиях работы и быта.

Перед самым переходом

Во вторник, 11 октября 1977 года, все было готово к переходу. Лодка стояла в огромном транспортном доке, обтянутая сверху брезентом. В нижней носовой части дока были оборудованы камбуз и столовая, где стояли два сколоченных из досок длинных стола с такими же длинными скамейками по обеим их сторонам. Одним концом первый стол упирался в камбуз, где приготовлением пищи будут заниматься моряки из камбузной команды и добровольные лаовские помощники (нас тоже будут привлекать на камбузные работы, но в качестве подсобной рабочей силы, главным образом, для чистки картофеля). За этими столами должны будут сразу в одну смену разместиться все участники перехода — военные и гражданские, которых набиралось примерно 200 человек (нас 32, омнибусовцев-агатовцев 8, около 90 заводчан и эровцев, экипаж лодки). Места за столами были распределены заранее — первыми от камбуза места для экипажа, затем заводчане и эровцы, потом мы и агатовцы. Отход дока был назначен на 23.45. Накануне, Миша Пармет и Ира Торхова получали на заводе для нас комплекты спальных принадлежностей и нашу месячную норму расходных материалов, среди которых был такой важный и необходимый материал, как шило. Нам был назначен сбор на ЛАО, у дока, ровно в 23.00, но мы договорились собраться пораньше на час, надеясь спокойно и не торопясь загрузиться и обустроиться.

В назначенное время на пирсе собралась вся наша команда:

Зелях В. Э. — вед. инж. Антипов В. А. — инж. Зильберг М. Х. — вед. констр. Кокошуев С. В. — инж. Карьев Е. С. — ст. инж. Мельников И. Н. — вед. инж. Макаров В. А. — регулировщик, Федоров А. С. — вед. инж. Шнитов С. Н.-техник, Щуко Е. А. — ст. инж.;

Новожилов Е. П. — вед. инж. Аршанский Б. С. — вед. инж. Глебов Ю. А. — вед. инж., Гурин Б. И. — вед. инж. Докучаев Ю. М. — ст. инж. Емшанов В. В. — техник, Зверев А. С. — инж. Иванов Ю. А. — нач. сектора, Петров Ю. В.-вед. инж. Смола А. Г. — регулировщик, Цыганков А. А. — ст. инж. Черняев В. Н. — ст. инж.;

Веселков Ю. А. — ст. техник, Бойков Ю. Н. — механик, Гензлер Г. Б. — ст. инж. Роговцев В. М. — механик, Рабинович Л. Л. — инж. Соболев Ю. Р. — ст. инж. Сусарин А. Н. — механик, Шрайнер В. П. — инж. — констр.

Было также еще два человека общего пользования, не входящие ни в одну из групп: Матвеев Б. Н. -монтажник и Тесляров Б. В. — вед. инж. Всего нас было 32.

11 октября была типичная холодная осенняя ленинградская погода, дул сильный ветер и моросил дождь. Наши надежды на упорядоченную загрузку не оправдались ни в 22, ни в 23 часа. Много различных забот было у экипажа и все гражданские, включая заводчан, должны были ждать пока экипаж уладит свои дела на своем корабле. Несмотря на дождь и ветер ожидание не было тягостным, у всех было немного приподнятое настроение, которое ещё больше поднимал прощальный концерт, который давали на пирсе москвичи-агатовцы-омнибусовцы. Вся их команда, человек 40, пришли провожать своих «путешественников» (их участие в переходе, по моему мнению, носило скорее демонстративно-политический характер, чем техническую необходимость). Все были под хорошими «парами» расходного материала, пели песни и танцевали под баян и гитару. Нас провожали более скромно. На пирсе были А. И. Паперно, В. Б. Идин, М. В. Петров, М. С. Пармет, Ира Торхова и кажется, точно не помню, Б. А. Сидоров. Я, получая последние наставления от Паперно, обещал использовать любую возможность для информирования о наших делах. Ещё в институте мы договорились, что Пармет и Ира Торхова за несколько дней до нашего прихода выедут в Северодвинск для решения всякого рода организационных вопросов, оборудования наших служебных помещений, решения жилищных проблем и пр. Неожиданно ко мне подошел ст. помощник командира лодки Сергей. Малацион и, отведя в сторону, вручил мне ключ от каюты лодочного шифровальщика («секретчика»), сказав, что там

командирский и его багаж и м. б. можно ещё втиснуть один лежак (с Сережей Малационом меня связывали наиболее дружеские отношения из всего экипажа лодки). Я сразу же известил об этом Мишу Пармета, т. к. решалась проблема размещения наших собственных вещей (за время работы на ЛАО мы обросли собственной бухгалтерией и некоторым имуществом) и решалась проблема размещения очень ценного багажа, вернее сказать бесценного, канистры шила, которую приготовил для нас Пармет. Воспользовавшись нашим «служебным положением» и знакомством с моряками, стоявшими на охране трапа, ведущего на док, я и Пармет проникли на лодку, открыли каюту на нижней палубе второго отсека и, сделав некоторое перераспределение кое-как набросанных туда вещей, поставили наш ящик и разместили лежак, который приходилось каждый раз ставить на ребро, чтобы закрыть дверь каюты. Но все равно это было «царское» спальное место, которым одарил меня старпом. Итак, спальная проблема одного члена нашей команды была решена. Вернувшись на пирс, мы вместе со всеми продолжили ожидание официального разрешения на загрузку. Такое разрешение последовало уже 12 октября в 00 часов 30 минут с грозным предупреждением, что ровно в 1 час ночи док отойдет от пирса. Моя память не сохранила всех деталей этих безумных 30 минут, творилось что-то несусветное. Одетые в шубы и вооруженные личными вещами, измерительными приборами, документацией, лежаками и матрацами, мы протискивались сквозь толпу заводчан, разбавленную поющими москвичами, которые стремились первыми взять на абордаж док и далее проникнуть в лодку с целью занятия наиболее престижных мест на палубах разных отсеков. Закончилась наша жизнь на ЛАО, впереди был переход и новая жизнь в Северодвинске. Вспомнить о событиях 15-ти суточного похода из Ленинграда в Северодвинск мне помогли мои заметки, мой доковый дневник, который я начал вести на переходе с намерением его продолжить и дальше. Но, по причинам, которые не могу вспомнить, моим намерениям было сбыться не суждено, о чем я весьма сейчас сожалею. Хорошо, что хоть каким-то чудом сохранились доковые заметки, доковый дневник, который начался с хаоса и неразберихи при загрузке на док 12 октября 1977 года.

Часть 2
Переход (Доковый дневник)

Посвящается всем участникам докового перехода головной подводной лодки проекта 671РТМ из Ленинграда в Северодвинск.

День первый, 12 октября 1977 года, среда

Под непрекращающийся концерт агатовцев и моросящий дождь, отягощенные всевозможными грузами, по скользкому длинному трапу мы кое-как втиснулись на борт дока. У открытых люков первого и седьмого отсеков, через которые происходит загрузка в прочный корпус, творится ужасная толчея и неразбериха. Ни со стороны командования лодки, ни со стороны завода-строителя, также, как и со стороны самих загружающихся, нет никакого порядка и организации. Загрузка происходит по известному флотскому принципу «на Флоте бабочек не ловят». Мы проникаем в лодку через люк первого отсека. Комплексники (шапэшники и пультовики) затаскивают свой скарб в капсулу и рубку гидроакустики. Неожиданное облегчение «свалилось» на пультовиков — разрешили загружаться через люк центрального поста, в двух метрах от которого находится наша рубка. И хотя, прежде чем попасть в люк, надо протиснуться в ограждение рубки, это значительно легче, чем тащить свои вещи через первый, второй и частично третий отсек, а затем ещё поднимать их со средней палубы третьего отсека на верхнюю, где расположен центральный пост и наша рубка. Гораздо труднее шапэшникам — по плохо освещенной палубе лодки нужно двигаться в нос, где уже почти на закругляющейся части легкого корпуса нужно нырнуть через открытый лючок в межбортное пространство и, продираясь через множество трубопроводов, баллонов и всяких металлоконструкций, добраться до открытой верхней крышки капсульного люка. Остальные члены нашей команды, сотрудники специализированных лабораторий, цеховые механики и монтажники, размещаются на верхней торпедной палубе первого отсека и в торпедном погребе на средней палубе. Следуя примеру комплексников, Юра Докучаев устроился непосредственно у своего прибора 25 во втором проходе между нашими приборами на средней палубе первого отсека. В суматохе

взаимных перемещений по лодке меня остановил ответственный сдатчик БИУС «Омнибус» Толя Щукин и задал сакраментальный вопрос о возможности получить у меня в долг хотя бы пять литров шила. Оказалось, что свое шило они «пропели». Занесли свои вещи на лодку и, оставив их без присмотра около своих приборов на средней палубе третьего отсека, вышли на борт дока, чтобы допеть последний куплет с провожающими. Пока они допевали этот куплет, кто-то уже делал отвальную, попивая шило из украденной у них 10-ти литровой канистры. Пообещав Щукину не более трех литров, я получил от него ценную информацию о наличии в седьмом отсеке свободной шестиместной каюты. Заглянув в центральный пост, увидел там Башарина и после короткого разговора, насыщенного неформальной лексикой, получил ключ от свободной каюты в седьмом отсеке и сразу отправил туда наших, желающих жить в «комфорте» недостроенной каюты.

Народ всё ещё копошился внутри лодки, а док где-то около половины второго ночи медленно отошел от пирса, увлекаемый маленьким речным буксиром к уже разведенному мосту лейтенанта Шмидта. Все, кто как-то уже был свободен от тягот первоначального размещения, высыпали на правый борт дока. Наш переход начинался красиво — ночной Ленинград, отражающие свет фонарей мокрые набережные Невы, разведенные мосты… По набережной Красного Флота параллельно с нами катились две черные «Волги». У стенки завода каждую группу участников перехода провожали по отдельности, а когда мы шли по Неве, то нас всех вместе по набережным левого берега Невы до моста Володарского провожали две черные «Волги»… Часа в три ночи мы достигли Уткиной заводи и встали там на якорь в ожидании подхода более мощного буксира, который проведет нас дальше вверх по Неве, через Ивановские пороги и выведет в Ладожское озеро. Большая часть людей разбрелась по своим местам и сделала первую попытку немного поспать. Старпом Малацион оповестил меня о собрании нашего коллектива в 8 утра на палубе перед ограждением рубки, после чего я влез в свою «секретную» берлогу и проспал до половины седьмого. Мы всё ещё стояли в Уткиной заводи и я решил проверить размещение наших людей и заодно сказать им о собрании. В первом отсеке кроме нас устроились ещё и лаовцы, а москвичи переехали в седьмой отсек, получив от Башарина каюту. Перемещаясь по лодке, я нашел всех наших, кроме бригады Юры Веселкова. В нашей каюте оказались два свободных места, не все захотели ютиться в тесноте недостроенной каюты и переехали на просторы первого отсека. Я

договорился с Юрой, что его бригада расположится на торпедной палубе в первом отсеке, но ни в первом отсеке, ни в нашей каюте в седьмом отсеке веселковцев не было. Добрался до капсулы — все на месте, антеннщиков нет. Вот так штука! Выбрался на палубу и решил проверить, как заводчане сделали нам доступ в обтекатель и как укрепили леса вокруг антенны. Никакого жесткого трапа с леерными ограждениями сделано не было. К открытой крышке лючка на палубе был привязан узенький веревочный трапик с деревянными перекладинами, спускавшийся по легкому корпусу к открытой нижней левой торпедной трубе. В качестве леера справа от трапа по легкому корпусу тянулась простая толстая веревка. Спускаться по этому трапу надо было примерно метров шесть-семь, правильнее сказать ползти, и если с правой стороны был виден лишь корпус лодки, то с левой открывалась довольно жуткая перспектива 12–15 метровой открытой пропасти на дно дока. Преодолев этот путь, оказался у открытого овального лючка, через который нужно было протискиваться в камеру обтекателя. Затем надо было метра три пройти по ребру обтекателя по левому борту и по перекинутому деревянному мостику можно было шагнуть на леса. Самые первые ощущения от нахождения в обтекателе — холодно и сыро (до постановки лодки в док обтекатель много раз заполнялся водой), полумрак от небольшого количества светильников, скользкие и шатающиеся, как и прежде, леса. Неожиданно раздавшиеся слова: «Борис Владимирович, шильца не захватил?», изрядно меня напугали. Бог ты мой, присмотревшись, увидел Толю Сусарина, который, сидя на корточках, обнимал большой плафон аварийного светильника. На мой вопрос, где остальные, Толя, стуча зубами, кивнул вниз. Этажом ниже, подложив под головы свои рюкзаки, дрожала от холода на деревянном влажном настиле лесов бригада Веселкова. Выяснилась следующая картина. Когда Юра со своей бригадой добрался до торпедной палубы первого отсека, все свободные места, которые были законно наши, оказались уже занятыми заводчанами и москвичами. Не став бороться за освобождении территории (Юра был предельно скромным человеком) и не дождавшись «отъезда» москвичей в каюту седьмого отсека и не найдя меня, он предложил всем отправиться в обтекатель, где гарантированно было свободно. Оставив свои лежаки и постельные принадлежности в нашей генераторной (выделенное помещение на левом борту средней палубы первого отсека, где были установлены наши силовые распределительные щиты и генераторные устройства), вся бригада Веселкова отправилась в обтекатель. Как в кромешной тьме, с вещами они спустились в

обтекатель, осталось для меня полной загадкой. Расположившись на лесах, бригада слегка перекусила, дотронулась до собственных расходных материалов и улеглась спать. Теперь Веселкову и его команде предстояло выехать из обтекателя и устроиться в первом отсеке и в каюте седьмого отсека. Очень, очень трудно было работать и жить в капсуле и в не обустроенном прочном корпусе, работать в обтекателе было неимоверно трудно, жить в обтекателе было невозможно. Я настоятельно просил Юру и всех членов его бригады быть предельно осторожными при спуске в обтекатель, на лесах и по пути обратно. Я также пообещал ещё раз потребовать от Башарина сделать нормальный трап в обтекатель, укрепить леса и улучшить освещение в обтекателе, в душе понимая, что уже ничего существенного сделано не будет. Это был мой явный промах — не проверил выполнение обещанного заводом оборудования нашего самого сложного рабочего места перед постановкой лодки в док. В 8 часов утра вся наша команда собралась на палубе лодки. Пришел старпом и выступил перед нами с яркой речью, из которой мы узнали, что на всех стоянка дока схода на берег не будет; что приходить к приему пищи нужно ровно в назначенное время; что на доке функционирует гальюн на два (!!) посадочных места, расположенный на палубе в носовой части дока — на баке; что перемещаться по лодке и доку можно строго в направлениях рабочих мест и мест отдыха (моряки не спят — они отдыхают); что в составе экипажа лодки есть корабельный доктор, все усилия которого будут направлены на поддержание наших желудков в нормальном состоянии, а при малейшем их расстройстве необходимо немедленно ему об этом докладывать, т. к. в условиях перехода это может привести к инфекционному эпидемическому заболеванию и, как следствие, к длительной карантийной остановке транспортировки дока (очень «приятная» перспектива!); что все 15 суток перехода ни душа, ни бани у нас не будет и утреннее мытье возможно из пожарного шланга на правом борту дока (тоже весьма «радостное» сообщение); было еще много мелких технических сообщений и наказов, а в конце своего выступления старпом «позолотил пилюлю», сказав, что иногда мы сможем посмотреть кино или прямо на палубе лодки, или в мичманской кают-компании. Воодушевленные речью старпома, мы двинулись на дно дока в столовую. Схема посадки за стол нам была уже известна, а схема получения еды была конвейерного типа — выбрасываемая из окна камбуза тарелка передавалась в конец стола. Поскольку всё это происходило на открытом холодном воздухе, то до нас, сидящих в конце стола, еда добиралась уже приостывшей, обжечься горячим флотским

супом было невозможно, не говоря уже о том в скольких руках побывала тарелка прежде чем она попадала в нужные руки. После завтрака подошел буксир и мы двинулись дальше к Ладоге. Дождь перестал, было безветренно и прохладно, плюс 4–5 градусов, и я отправился ругаться с Башариным. Но Борис Александрович сразу меня обезоружил откровенным признанием, что, мол, дескать забыли о трапе и о лесах. Башарин пообещал сейчас же отправить в обтекатель своих людей, чтобы попытаться усилить трап, получше закрепить леса и увеличить количество светильников. Пока нам налаживали обтекатель у антеннщиков состоялось новоселье, на которое я выделил им пол-литра расходного материала, учитывая их холодные и тяжелые ночные условия. Незаметно прошли Ивановские пороги, Шлиссельбург и вышли в Ладожское озеро. Стало заметно прохладнее, очень свежий ветерок, но Ладога относительно спокойна. Снова встали на якорь и менее чем через час пришел новый буксир и бодро потащил нас по Ладоге курсом на реку Свирь. К обеду были практически решены все бытовые вопросы, народ уже знал географию дока, свои рабочие места. В обтекателе стало гораздо светлее, леса, как и прежде, пошатывались, а с левой стороны трапа, ведущего в обтекатель, появилась ещё одна веревка.

Омнибусовцы так вчера напелись, что проспали завтрак. По дороге на обед меня перехватил Толя Щукин и попросил срочно налить ему обещанные три литра шила, т. к. омнибусовцы не могут дойти до столовой — палуба уходит из под ног. После обеда начался наш первый рабочий день.

Техническое руководство настройкой подсистемы ШП осуществляет Зелях. В части введения в строй общекомплексной аппаратуры для решения задач шумопеленгования ему помогает Новожилов, в части ремонта антенны — Веселков. Общее руководство всеми работами, взаимодействие с заводом, командованием лодки и дока на мне. Начали с приема электропитания на 21 прибор, очень ответственный момент у группы Новожилова, да и у всех нас. Слава богу, все нормально. Ничего не дымит и не горит. Все группы приступили к работе. Договорился с руководителями групп каждый вечер, после ужина, устраивать короткое подведение итогов рабочего дня и обсуждение бытовых проблем. Сегодня решили это провести часа в 23, нужно время, чтобы «осмотреться в отсеках». Ужин прошел быстро и, как это принято на флоте, по сути, был повторением обеда, обеда не очень вкусного. Сразу после ужина по громкоговорящей связи раздалась команда, которая потом будет довольно часто повторяться: «Теслярову прибыть на ЦПУ» (центральный пост управления доком) с характерным флотским

ударением в слове «прибыть» на первом слоге. По пути встретился со старшим строителем по электротехнической части Соколовым, который сказал, что в каюте командира дока Башарин и Русаков (два руководителя переходом) проводят обсуждение первого дня перехода с участием представителя Ленинградской Военно-морской базы, которому я должен рассказать о плане наших работ. На мой вопрос, что это за представитель, Витя ответил двумя словами — оперативный уполномоченный. Ага, вот значит какому ведомству принадлежали черные «Волги» и кого они провожали. На обсуждении получил информацию, что 15 октября будет стоянка дока в районе поселка Вознесенье на Онежском озере, а 17 октября у входа в канал в районе поселка Повенец тоже на Онежском озере. Стоянки вызваны сменой буксиров и используются для пополнения запасов продовольствия, в основном хлеба, для чего группа моряков во главе с помощником командира лодки будет десантирована на берег. Мой короткий доклад был внимательно выслушан и затем, обращаясь ко мне, опер сказал, что он надеется на понимание сотрудниками института важности проводимого мероприятия и на строгое выполнение нами всех положений соответствующих инструкций… Какие это положения и каких инструкций я не стал уточнять. Вопросы к руководителям перехода у нас ещё не были сформированы, а на мой вопрос могу ли я при необходимости сойти на берег в местах стоянки дока для связи с институтом и информирования руководства о ходе работ, я получил ответ от уполномоченного, что это требует отдельного рассмотрения в каждом конкретном случае, а на доке есть возможность передачи срочных радиограмм в Ленинград. Но любое мое сообщение должно быть им завизировано. Наше подведение итогов первого рабочего дня высветило картину острой нехватки некоторых электрорадиоэлементов, модулей и документации (что-то забыли, что-то не учли, чего-то оказалось просто мало). Я доложил о возможности передачи радио в институт и о предстоящей стоянке в Вознесенье и сразу же родилась идея вызвать для встречи в Вознесенье представителя института, который привезет нам недостающие запчасти и документацию. Обсуждая обеспечение наших работ со стороны ЛАО, выяснили, что наскоро сооруженная система вентиляции работает нормально, а вот гарантированное нам электропитание от доковых систем страдает непостоянством напряжения и частоты, иногда доходящим до срабатывания защиты и отключения комплекса. Кроме того, низкая температура и очень большая влажность в камере обтекателя приводят к большому количеству некачественных

вулканизаций. На утро второго дня появились темы для разговора с Соколовым и Башариным. В 23.30 проветрились на борту дока, стало ещё прохладней, и разошлись по своим берлогам. Перед тем как улечься спать, я набросал текст радиограммы в институт. Так закончился первый, пожалуй, самый длинный день нашего перехода.

День второй, 13 октября 1977 года, четверг

Завтрак начался в 7.30 утра. До него успели совершить утренний туалет с некоторыми деталями прямо с палубы дока и мытьем из пожарного шланга. Ночью был легкий морозец и наиболее смелые (или нетерпеливые) наши морфизовцы умывались, соскребывая снежную изморозь с лодочного брезента. Во время завтрака произошли первые кухонные эксцессы — еда холодная и порции очень маленькие. Появилась ещё одна тема для разговора с Башариным. Приняли электропитание на комплекс в 8.30 и начали работать. Я отправился на разговор со строителями. С большим трудом удалось убедить Борю Башарина о необходимости подсушки обтекателя горячим воздухом. Он пообещал первый термосеанс устроить сегодня с 10 до 13 часов. Трудности с горячим воздухом вызваны тем, что все его ресурсы используются для работ гуммировщиков на легком корпусе и для периодического подогрева воздуха внутри лодки. По поводу непостоянства параметров питающей электросети договорились обсудить этот вопрос с командиром дока в 11.00.

На всякий случай, перед визированием радиограммы у опера, получил визу Башарина и обговорил с ним мою встречу в Вознесенье с гонцом из института. Наши столовские претензии приняты, но только со стороны ЛАО, Башарин пообещал дать указание лаовским работникам камбуза. Теперь посмотрим хватит ли только этих указаний или придется еще обращаться к отцам-командирам лодки. До 11 часов успел найти опера в одной из кают второго отсека и принципиально согласовал с ним мой поход в Вознесенье. Текст радиограммы возражений не вызвал и опер, оставив её у себя, сказал, что в 14 часов она будет передана. В 11 часов встретился с командиром дока (совсем молоденький лейтенант) и Витей Соколовым. Все оказалось очень просто. Как объяснил командир, при усилении бокового ветра или при проходе акватории с сильным течением на доке включаются подруливающие устройства, которые обеспечивают прямолинейную буксировку дока, и в совокупности с другими доковыми системами потребляют всю электроэнергию,

вырабатываемую дизель-генераторами. В этой ситуации наш «Скат» является дополнительным потребителем и генераторы работают с перегрузкой и, как следствие, падает напряжение и частота. Не знаю, как это переживают доковые системы, а для нас это явление весьма неприятно. Ещё один «сюрприз» из заверений ЛАО о нормальных условиях работы на доке, о гарантированном электропитании для комплекса. Формально электропитание гарантированное, имеет место в любое время дня и ночи, но только вот временами бывает некачественным. Правда, командир обнадежил, что, когда будем идти в створе канала, всё должно быть нормально. Канал, это канал, но ведь из нашего тысячекилометрового пути на собственно канал приходится всего около 40 км, а остальное это реки, озера и Белое море. К обеду подошли к реке Свирь и мы, двигаясь в столовую, с интересом наблюдали за нашим первым шлюзованием на Нижнесвирском шлюзе. К сожалению, не было времени для получения полной картины — обед не ждет. Но впереди ещё много шлюзов, увидим. Теперь будем идти по реке вверх, а там и Вернесвирский шлюз, выход в Онежское озеро и стоянка на рейде Вознесенья. Обед не доставил никакого удовольствия, опять переругивались с камбузом, еда холодная и такая же невкусная. После обеда работали только до 15 часов. Броски напряжения в сети приводят к срабатыванию защиты — на приборе 21 горят предохранители. Образовалась вынужденная пауза, а у бригады Веселкова пошли вулканизации. Побывал в обтекателе. Там стало немного суше и теплей, но все равно условия работы жуткие. Чтобы добраться до места вулканизации, уходит много труда и времени для частичного демонтажа акустических блоков на линейках антенны, а иногда и экранов на конусной части антенны. Много хлопот доставляет также демонтаж уложенных и закрепленных проводов и последующая, после вулканизации, их вторичная укладка и закрепление. Из всевозможных технологических приспособлений наиболее надежным и удобным является спина Толи Сусарина. Температура воздуха в обтекателе около 4–6 градусов и вулканизационные печки нагреваются медленно. Возможности постоянно подавать теплый воздух в камеру обтекателя нет. Это обстоятельство тоже из серии заверений ЛАО о нормальных условиях работы. Не представляю, что будет, если начнутся морозы. Параллельно с нами работает большой коллектив лаовцев, распределенных вдоль всей лодки внутри и снаружи. Особенно много гуммировщиков, главных потребителей горячего воздуха, которые меняют резиновое шумозаглушающее покрытие легкого корпуса. Гуммировщики предлагают нам нанести на подошвы сапог слой герметика — будет не так скользко ходить по

палубе лодки и дока. Кому-то из наших уже сделали. Отдал в «ремонт» свои сапоги и я. Включились сразу после ужина и работали до 23 часов. На подведении итогов решили, что на периоды работы подруливающих устройств мы будем выключать комплекс. Завтра мне надо будет договориться с командиром дока о своевременном получении информации с ЦПУ. Разошлись. Становится заметно холоднее.

День третий, 14 октября 1977 года, пятница

Постепенно жизнь входит в нужную колею, соответствующую условиям обитания. Подъем, мытье водой из пожарного шланга или снегом с брезента, плохой и холодноватый завтрак, начало рабочего дня. Сегодня приняли электропитание в 9.00 и начали работать. Вместе с бригадой Веселкова спустился в обтекатель и очередная неожиданность — оттаивающие от ночной изморози леса и сама антенна. Придется еще раз и настоятельно уже требовать от Башарина хотя бы пару часов ночью подогревать обтекатель горячим воздухом. С 10.30 и до обеда был перерыв в работе, связанный с профилактикой дизель-генераторов. Воспользовался паузой и договорился с командиром дока, что перед включением подруливающих устройств нас будут предупреждать по громкой связи и мы будем отключать комплекс. Очень большой объем монтажных работ, связанных с недоработками в приборах, которые остались после их «прически» перед отправкой на ЛАО. Монтажник 94 цеха Боря Матвеев задействован очень плотно и буквально нарасхват. Вместо не пошедших с нами механиков-пультовиков нужно было взять на переход хотя бы ещё одного монтажника. Сегодня в мой адрес поступили первые вопросы, как у нас обстоят дела с шилом. Отшучиваюсь, что всё в порядке. Судя по всему, климатические и бытовые условия станут еще суровее. Вот тогда и начнем «родительские дни». А пока шило в строго ограниченном количестве, необходимом только для обезжиривания проводов при вулканизации, получает бригада Веселкова и наш монтажник Боря Матвеев для протирки контактов электронных модулей. Вчера вечером получил свои сапоги из «ремонта». Гуммировщики не пожалели герметика и сапоги стали тяжелее, но ходить по железным палубам действительно совсем не скользко. Башарин пообещал подсушивать обтекатель по ночам, но не более двух часов. Говорит, что больше нельзя, т. к. экипаж и все гражданские, живущие в прочном корпусе, примерзнут к своим койкам и лежакам. По долгосрочному прогнозу ещё должны быть

и оттепели. Сегодня температура воздуха где-то 3–4 градуса, ветер не очень сильный. Комплекс выключили в 22.30. Антеннщики вылезли из обтекателя в 21.00. На подведении итогов особо серьезных проблем не было. Я сообщил, что решил написать письмо Паперно и передать его с тем, кто приедет в Вознесенье. Сразу получил много нужной информации о том, что нам будет необходимо в Северодвинске. Разошлись. Из разговора с лаовцами я узнал, что они с первого дня перехода получают северные суточные (3р. 50 к.) и завод полностью оплачивает питание. Народ как бы продолжает получать талоны Р-1 и даже чуть больше. Мы же получаем суточные по 2р. 60 к. и ещё должны будем полностью оплатить питание — за каждый день по 3 р.!! Заморосил дождик с мокрым снегом, на палубе дока только те, кому приспичило. Заполз в свою каюту и устроился писать письмо Паперно. Кроме чисто технических сообщений, информации о наших делах и о том, что нужно сделать на сдаточной базе ЛАО к нашему приходу, написал о необходимости северных суточных и оплате питания, ссылаясь на прецедент с лаовскими участниками перехода. Надеюсь, что Паперно «пробьет» эти вопросы у Директора. Итак, уже наступил день четвертый.

День четвёртый, 15 октября 1977 года, суббота

Сегодня можно устраивать снежную баню. Ночью шел снег и весь брезентовый шатер покрыт толстым слоем мокрого снега. Умываться снегом лучше и быстрее, чем из тонкой струйки пожарного шланга. Судя по всему, пожарный шланг промерз. Несмотря на обещания Башарина, обтекатель не подсушивается и ситуация в столовой не улучшается. О качестве еды уже нет речи. Впечатление, что мы питаемся в школьном буфете — смехотворно маленькие порции холодных закусок. Попробую сегодня на эту тему поговорить с командиром лодки Русаковым. Помощник командира, Володя Хияйнен, на мои претензии мило улыбался и пожимал плечами. Лаовские ветераны доковых переходов говорят, что когда пойдем по каналу морозы будут и ночью и днем. Да и сегодня температура около 0 градусов с сильным ветром. Самочувствие членов нашей команды нормальное. Настроение боевое. У Зеляха очень много доработок в приборе 8В-1; у Новожилова серьезные трудности с прибором 25; у Веселкова было бы все существенно лучше, если бы не так холодно и сыро. Все уже знают, что я пойду в Вознесенье и я получаю заказ от нашего коллектива на 24 бутылки водки.

Отчаявшись получить от меня «расходный материал», народ хочет сам себя обеспечить бодряще-согревающей жидкостью. Сегодня начали работу в 8.30 и закончили в 21.30. Кроме перерывов на обед и ужин были ещё два небольших перерыва — один, когда я уходил в Вознесенье, и второй, когда вернулся. После окончания работы народ позволил себе немного расслабиться с использованием собственных съестных припасов и оценить качество вознесенской водочки. Я был приглашен в гости во все наши бригады и группы. Опасаясь, что в конце длинной цепи приглашений мне будет трудновато перемещаться по лодке, гостить начал с капсулы. Затем был в первом отсеке, где была объединенная компания с жителями 7 отсека и закончил гостевые визиты в рубке гидроакустики у Жени Новожилова. Мой поход в Вознесенье заслуживает отдельного описания, что я и попробую сделать.

Перед обедом прошли через Верхнесвирский шлюз и вышли в Онежское озеро и ещё до начала обеда док стоял уже на якоре на рейде поселка Вознесенье. Услышав по громкой связи команду: «Теслярову прибыть на ЦПУ», стремглав несусь на бак. В каюте командира дока получаю информацию, что сразу после обеда к борту дока подойдет катер, на котором пойдут на берег пом. командира лодки, нач. снабжения, три моряка, три лаовца, отв. сдатчик «Омнибуса» и я. Старший этой комплексной команды «помоха» — кап. — лейтенант Хияйнен. Советуют тепло одеться, т. к. по прогнозу температура падает и уже минус три градуса с сильным ветром, а ходу на катере до берега минут 30–40. После обеда, несусь в свою каюту, вытряхиваю всё из моего большого рюкзака и с большим трудом выбираюсь на правый борт дока. На мне сверху шуба и меховые брюки, под ними водолазные рейтузы и свитер из верблюжьей шерсти, на ногах меховые сапоги, на руках меховые рукавицы, на голове меховая шапка-ушанка, за плечами пустой рюкзак. В таком виде ни мороз мне не страшен, ни ветра. Все уже собрались, ждем старшего. Спрашиваю у нач. снабжения, а где же катер? Он отвечает, что катер уже давно стоит у борта дока. Перегибаюсь через ограждение и вижу далеко внизу, метров 15, к борту доку прижался малюсенький катерок похожий на водолазный ботик, на котором ровная плоская палуба без ограждений и крохотная рулевая рубка. Экипаж ботика два человека в непонятной полуморской-полугражданской одежде. Один стоит на руле, а другой держит конец сброшенного с борта дока веревочного трапа, который не доходит до палубы ботика. Трап точь-в-точь такой же, как наш, ведущий в обтекатель — два толстых каната и деревянные перекладины. Подошел Хияйнен и дает команду по одному спускаться на ботик. Полуморяк внизу

пытается оттянуть трап от борта дока. Хияйнен со своими моряками спустился быстро-морская сноровка и выучка, лаовцы тоже быстро-многолетний опыт, омнибусовец медленно, я совсем медленно-слишком тяжел и неповоротлив в своих «мехах» и сапоги почему-то слегка проскальзывают на деревяшках. Трап не доходит до палубы почти на полметра и в конце пути приходится прыгать. Теперь все в сборе, катерок отваливает от борта дока и фырча медленно направляется в сторону берега. Держаться не за что и мы держимся друг за друга. От сильного ветра и брызг онежской воды сразу стало пронзительно холодно. Хорошо хоть небо чистое и с него ничего не падает. Я доволен, что тепло оделся. Как и говорили, примерно через полчаса или чуть больше подошли к небольшому деревянному пирсу и пришвартовались. Хияйнен, обращаясь к гражданской братии, предупреждает о сборе на этом пирсе через 1 час 45 минут. Ожидание максимум 15 минут и катер отойдет к доку. Кто опоздает будет сам решать проблему попадания на док, хоть вплавь. Если бы не внешний вид Володи Хияйнена, в канадке и офицерской военно-морской шапке с «крабом», то, глядя на остальных, можно было подумать, что на берег сошли пираты или, что наиболее характерно для этих мест, зэки. Трех человек из команды Хияйнена можно было классифицировать как моряков только по шапкам, которые дополнялись ватниками и грязновато-синими х/б брюками. В грязных промасленных ватниках и таких же брюках, заправленных в кирзовые сапоги, и в треугольных ватных наголовниках, простроченных белой тесьмой, три лаовца без всяких сомнений выглядели настоящими зэками. Ну, а я мог сойти за их старшего, за «пахана». На берегу, к моей большой радости, с большущим пакетом в руках меня встречает техник из нашего комплексного сектора Сережа Сабаев. Обменявшись приветствиями, мы неторопливо гуляем в районе вознесенского «порта» и Сережа рассказывает мне, как он добирался до Вознесенья, а я ему рассказываю о нашей жизни на доке, о наших успехах и о наших проблемах. На берегу нет такого сильного ветра, легкий морозец с проглядывающим солнцем и я опять радуюсь своей теплой одежде. Незаметно прошел час и Сереже уже нужно добираться к обратному рейсу маленького самолетика, на котором он прилетел в Вознесенье, а мне выполнять заказ нашей команды. Я отдаю Сереже письмо, мы прощаемся и я бегу искать магазин. Здесь всё рядом, вот и магазин с вполне реалистичным названием «Товары повседневного спроса». Народу совсем мало, как и товаров, но самый главный товар в изобилии и очень быстро в моем рюкзаке аккуратно уложены 24 поллитровые бутылки. Попросил стоящего рядом мужичка помочь надеть

рюкзак. Мужичок помог и спросил почему в этом году так поздно гоним лодку (!!) С рюкзаком за плечами, который будет теперь у меня до самого подъема на док и сабаевским пакетом пошел на пирс. Для начала бодро протопал минут 10 по ложному курсу. Поглядел на часы — осталось 20 минут до контрольного времени. Пришлось ускорить шаг и я сразу почувствовал, что становится всё теплей и теплей. Ну, вот и пирс. Шагнув на него, поскользнулся на деревянном настиле и чудом не грохнулся. В голове промелькнула мысль, что и ходить по слегка подмороженным дорогам Вознесенья в моих герметизированных сапогах тоже было как-то скользковато. В назначенное время все в сборе и мы снова грузимся на катерок. У моряков четыре огромных мешка с хлебом и несколько туго набитых больших сумок; у каждого лаовца по ещё большему, чем у меня рюкзаку; у агатовца туго набитый портфель. На катерке совсем стало мало места. Вот и наш громадный железный ящик. Снова катерок прижимается к борту, второй полуморяк снова оттягивает трап и ему помогают два наших моряка. На палубе дока очень много встречающих, меня встречает вся наша команда. Сверху сбрасывают фал и начинается подъем груза. Наблюдая, как мешки и рюкзаки ударяются о борт дока, я принимаю решение сабаевский пакет отправить наверх, а подниматься на док с рюкзаком за плечами. Несмотря на сноровку, выучку и многолетний опыт, подъем идет медленней. Трап обмерз и покрыт тонким слоем льда. Но мне не страшно — у меня кожаные меховые рукавицы. Вот и моя очередь. На катерке остаются ещё два наших моряка. Первые неудачные попытки поднять ногу до первой перекладины трапа совпали с сильным раскачиванием катерка, что делает мои попытки ещё более неудачными. Пробую подтянуться на руках, но ничего не выходит — рюкзак и меховое обмундирование приличная нагрузка на мой истощенный четырьмя днями перехода организм. С большим усилием повисаю на трапе и кто-то из моряков задирает мою ногу, как мне кажется выше головы, пока сапог не упирается в канат на перекладине. Меня подталкивают снизу, мне удается немного подтянуться и вот я стою на первой ступеньке трапа. Стало совсем тепло, даже жарко. Теперь-то все будет в порядке. Посмотрел наверх — как далеко ещё до палубы дока. Сделав первый шаг, чувствую, что в толстых рукавицах мне никак не удается крепко ухватиться за канат трапа. Одной рукой обнимаю трап, снимаю рукавицы и кладу их в карман шубы. Еще один шаг и чуть не лечу вниз — на обледенелой деревяшке-ступеньке трапа сапоги скользят, как коньки по льду. Ещё один шаг и руки коченеют от обмерзшего каната. Останавливаюсь, снова обнимаю трап, прижимаясь к

нему, и дышу на руки. Следующий шаг, очень трудно зафиксировать ногу на скользкой деревяшке. Проклинаю себя за «ремонт» сапог, за меховые брюки, за идиотское решение подниматься с рюкзаком и вообще за всё. Наши стали подбадривать меня, давать советы, просят не бросать рюкзак. А он, рюкзак, с каждым шагом становится всё тяжелее и неимоверно тянет вниз. Ступенька — остановка, дышу на руки. Новая проблема — чувствую, что одна лямка рюкзака сползает с плеча и при каждом шаге стали позвякивать бутылки. Останавливаюсь, уже отработанным приемом обнимаю левой рукой трап и ей же пытаюсь поправить лямку рюкзака. Слышу сверху чей-то пронзительный крик: «Боря, не бросай рюкзак, убьешь моряков!» Хорошо им там шутить! Снова ступенька и кажется, что вот ещё немного и руки совершенно перестанут держать канат. Сапоги прижимаю к краям деревяшки, к канатам, но все равно очень скользко. Правда, чем выше, тем меньше раскачивается трап и ползти легче, но с другой стороны трап всё больше прижимается к борту дока и на остановках все труднее его обнимать. Остается совсем немного пути и почти нету сил. Мои встречающие принимают гениальное решение для моего спасения. Валера Макаров перевешивается через ограждение, его держат за ноги и он протягивает ко мне свои руки. Еще ступенька и Валера хватается за воротник моей шубы, следующая ступенька и его руки подхватывают меня подмышки. Его медленно тянут на палубу и он здорово помогает мне сделать последние шаги. И вот я на палубе дока с ощущением покорителя Эвереста. Всей толпой двигаемся на лодку строго в направлении нашего рабочего места в 1 отсеке, где распаковываем сабаевский пакет и раскрываем мой рюкзак. Из института прислали всё, что мы просили, а в моем рюкзаке все бутылки целы.

День пятый, 16 октября 1977 года, воскресенье

Несмотря на вчерашнее расслабление, все нормально выглядят, хорошо выспались. На утреннем «построении» на борту дока, глядя в траверсном направлении, обмениваемся впечатлениями, шутим. Нас тащит по Онеге здоровый буксир и завтра подойдем к ББК. Резко похолодало, мороз минус 6 градусов с сильным встречным ветром. Вокруг нас просторы сейчас не очень спокойного Онежского озера. Говорят, что ещё совсем недавно можно было онежскую воду запросто пить. Сейчас не рекомендуют. Около 9 ч. утра начали работы. По трансляции звучит команда: «Теслярову прибыть на ЦПУ». Пользуюсь случаем

и жалуюсь Русакову на столовую. Он обещает разобраться. Пришел Башарин и я напоминаю ему о необходимости подсушивания обтекателя и прошу это делать за 3–4 часа до начала наших работ. В ответ получаю от Бори «face of table» — он говорит, что мы слишком долго спим и добавляет, что сегодня с 5 до 8 утра «топили» обтекатель. Странно, что никто из бригады Веселкова не сказал мне об этом. Неужели трехчасовой подогрев остался незамеченным? Из ЦПУ направляюсь в обтекатель. На мой вопрос Юра Соболев отвечает, что, конечно, подогрев заметили, но сказать мне об этом забыли в горячке переделок почти всех вчерашних вулканизаций. Юра и Лазарь Рабинович ответственны за технологию вулканизации и вместе с антеннщиками занимаются контролем её качества путем проверок сопротивления изоляции блоков ПР-1. Прошу Юру Веселкова сообщать мне о начале и окончании работ в обтекателе. Юра перепоручает мою просьбу Соболеву, который тут же делает первое сообщение, напевая на мотив блатной песенки «Мурка», — «Раз пошли на дело я и Рабинович…» Работы в обтекателе очень объемные, а по условиям самые тяжелые и поэтому я уделяю группе Веселкова больше внимания, чем двум другим группам и использую любую возможность, чтобы им помогать как в организационном плане, так и непосредственно в самой работе. Дополнительная пара рук там не лишняя. Сегодня разговаривал с Юрием Алексеевичем Ивановым по поводу настройки прибора 25. Спрашивал не нужно ли что-нибудь с «Большой земли» — единственное, чем я могу помочь. Иванов обнадежил меня, что его группа (Докучаев и Зверев) одолеют свое детище в ближайшее время. К вечеру ещё больше похолодало и усилился ветер. Несмотря на то, что мы идем по открытой воде Онежского озера при сильном ветре, сегодня первый нормальный рабочий день без перерывов в питании. Непонятно? Может быть подруливающие устройства вышли из строя? Комплекс выключили в 23 часа. На подведении итогов Зелях доложил о заметных успехах в части настройки приборов, обеспечивающих работу тракта автоматического сопровождения целей (АСЦ) и что возможно удастся ввести в строй не только тракт прослушивания, но также тракт АСЦ (!!!). Достаточно стабильно функционирует система вторичного электропитания. Наращивают темпы и антеннщики. Все переделанные вчерашние и сегодняшние вулканизации без брака. Разошлись.

День шестой, 17 октября 1977 года, понедельник

Утреннее «построение» принесло новый сюрприз — окончательно замерз пожарный шланг. За бортом и на борту минус 12 градусов. Снег на брезенте уже не мокрый, а сухой и колючий и умываться им не очень приятно. Сегодня к обеду должны подойти к ББК. Всем на удивление, завтрак был теплым и порции были довольно большие. Неужели наладится? В 9.00 включились и начали работать. Полез с бригадой Веселкова в обтекатель. По пути обнаружили проложенный рядом с трапом гофрированный шланг, из которого идет теплый воздух в наш холодильник. Придумали ему имя, Змей-Горыныч. Неужели не будет больше вопросов к Башарину? Горыныч мешает пролезать сквозь овальный лючок, но мы готовы мириться со всем лишь бы из его пасти с шумом вырывался горячий воздух. Юра Соболев призывает ответить Башарину ударными вулканизациями. Толя Сусарин говорит, что по такому случаю неплохо было бы выпить шильца. Валя Роговцев и Юра Бойков поддерживают предложение Сусарина. Лазарь Рабинович на стороне Соболева. Витя Шрайнер и Гензлер нейтральны, а Юра Веселков предлагает кончать трепаться и начинать работать, в душе поддерживая и Соболева, и Сусарина. После обтекателя побывал в капсуле. Нельзя сказать, что там очень тепло, но работа кипит и вероятно согревает. Согревает ещё и от того, что практически всем — и Вадиму Зеляху, и Толе Федорову, и Максу Зильбергу, и Володе Антипову, и Жене Щуко и двум Сережам — Кокошуеву и Шнитову приходится по многу раз в день совершать переходы между капсулой и первым отсеком. Народ спрашивает о возможности размяться на берегу при стоянке в Повенце. Я обещаю попробовать договориться с опером. Затем я навестил первый отсек. Около прибора 25 Женя Новожилов обсуждает ситуацию с разработчиками Ивановым, Докучаевым и Зверевым; Игорь Николаевич Мельников на весь отсек что-то кричит Валере Макарову, который лежит между компенсаторами; тихо чертыхаются Юра Глебов и Боря Аршанский у раскрытого настежь прибора 66; Юра Петров и Толя Смола на своем боевом посту у двадцатки; скромный Борис Иванович Гурин у своего прибора 8П; из другого ряда приборов доносятся голоса Жени Карьева и Черняева; у прибора 22А-1 вовсю лудит и паяет молчаливый Боря Матвеев. Всё нормально. По дороге в рубку зашел к товарищу оперу и спросил о береге для народа — категорическое нельзя. Прошу разрешения для себя, чтобы отправить телеграмму в институт с почты. Опер дает добро, а мне нужно будет вернуть завизированный им второй экземпляр с печатью почты. В рубке гидроакустики порядок — Арнольд Цыганков и Володя Емшанов «колдуют» над индикатором. Подготовил телеграмму на имя

Громковского, в которой сообщаю о состоянии дел, а также прошу решить вопросы с оплатой питания и размером суточных. Вероятно, Директор уже в курсе от Паперно, но, зная как у нас в институте «легко» решаются вопросы с оплатами и доплатами, лишний раз напомнить не помешает. Опять я в каюте у опера. Он визирует телеграмму и напоминает об отметке почты. Около 12 часов дня застопорили ход и встали на якорь между Повенцом и Медвежьегорском. Тащивший нас буксир, басовито прогудел и радостно убежал в Повенец. Говорят, что стоять будем до следующего утра. По громкой связи объявили о сборе для отхода в Повенец в 14 часов на корме дока. После обеда опять бегом в каюту, но никаких меховых брюк и сапог. Заказов не поступило, но на всякий случай беру рюкзак. Ровно в 14 часов собрались все уходящие на берег. К старой компании добавились Русаков, Башарин и командир дока. К корме подваливает средних размеров буксир и все спокойно спускаются на него по стационарному металлическому огражденному вертикальному трапу. Оказывается в корме таких трапов два — по обеим бортам дока. Не могу понять, почему в Вознесенье нужны были цирковые трюки на болтающемся трапе. Как выяснилось, в Повенце Русакова, Башарина и командира дока будет ждать автобус из Медвежьегорска, где в каком-то озерно-канально-речном управлении руководители перехода и доккомандир должны что-то кому-то показать и рассказать. Шли минут 35–40 до Повенца. Договорились о встрече на пирсе через два с половиной часа. Русаков предлагает мне прокатиться в Медвежьегорск и я соглашаюсь. Все разошлись по своим делам, а нам ещё 15 км до Медвежьегорска. Приехали. Отцы-командиры ушли в управление, а я остался погулять в поисках почты, которая оказалась совсем недалеко. С большим трудом уговорил на почте поставить печать и расписаться на копии телеграммы. Хотел позвонить Паперно, но связь с Ленинградом только после 21 часа. В запасе осталось чуть больше часа и я пошел гулять по городу. А вот сейчас-то пригодились бы и меховые брюки и сапоги. Мне кажется, что на берегу минусов больше, м. б. все 25. Наконец все улажено, мы в теплом автобусе и катим обратно в Повенец. Весь наш десант снова на буксире и через полчаса мы у кормы дока. Подъем на док по сравнению с Вознесеньем просто как легкая прогулка. Сегодня закончили работы в 22 часа. Вечерний сюрприз был не хуже утреннего — замерз гальюн. Я-то ещё могу зайти на ЦПУ и посетить там это заведение, а что будут делать все остальные? Холодает прямо на глазах и особенно это чувствуется в местах нашего обитания. Руководители переходом обеспокоены прогнозом с дальнейшим понижением температуры. Как бы нам

не зазимовать на Онеге. На вечернем подведении итогов главными были вопросы быта, работа идет нормально. В нашей команде очень ответственные люди и отличные специалисты. С учетом сложившихся тяжелых бытовых условий объявил руководителям групп о регулярной выдаче расходного материала в чисто санитарно-гигиенических целях. Начну завтра перед ужином. По лаовской терминологии это называется ПЕРУ (перед ужином). Кроме того, принципиально, существует ещё ПРЗ (перед завтраком), ПРС (перед сном) и всеми любимое ПЕРО (перед обедом). Не успели мы разойтись, как все члены нашей команды уже знали радостную весть. Оказалось, что это известие уже знали и другие, т. к. около моей каюты меня поджидал Витя Соколов с просьбой налить «соточку» для поправки здоровья. Да, трудно утаить шило. Практически невозможно.

День седьмой, 18 октября 1977 года, вторник

Утром температура воздуха была минус 18 градусов. Воды для умывания нет вообще. Гальюн страшно грязный и весь обмерзший. Моряки пытаются его оттаять и отмыть, а пока со своими делами каждый справляется, как может. Главное не свалиться с борта дока. Надежды на горячие завтраки не оправдались и сегодня было «приятное» разнообразие в меню — манная каша с корочкой льда. Во время завтрака нас подцепил новый буксир и потянул к каналу. После завтрака нам объявили, что с электропитанием для нас дело обстоит ещё хуже, чем с пищей насущной — его просто не будет до 11 часов. Этот перерыв каждый использовал по своему усмотрению, но когда мы подошли к первому из семи шлюзов «Повенчанской лестницы», по которой мы будем подниматься на 70 метров выше отметки Онежского озера, все высыпали на носовую часть дока и наблюдали за захватывающим зрелищем шлюзования нашей махины. По ширине док почти точно вписывается в капал. Между бортами дока и стенками канала с каждой стороны остается менее полуметра. Стенки канала выложены толстыми бревнами и, когда мы стояли в шлюзовой камере закрытой с двух сторон большими деревянными воротами, казалось, что будто мы находимся в большой рубленой избе. Очень впечатляет момент заполнения шлюзовой камеры водой. Процесс идет так быстро, что кажется еще немного и док выпрыгнет из канала. Двигаемся по деревянному руслу канала очень медленно не более 1–2 узлов. Нельзя допускать ни малейшего отклонения от генерального курса, а иначе док будет разрушать стенки канала. В 11 часов мы

включились, но обещанное командиром дока нормальное электропитание выполняется с точностью до наоборот. Очень часто нас оповещают о необходимости отключения комплекса и в таком режиме мы проработали до 13.30. Затем обед и «воленс-неволенс» т. н. адмиральский час (часовой отдых после обеда). До 15.30 опять вообще не было электропитания. Затем два часа работы и снова перерыв до 19.00. И только потом удалось без перерыва работать до 23 часов. Бригада Веселкова, не зависящая от наличия или отсутствия электропитания, интенсивно работала сегодня с постоянным подогревом теплым воздухом до 22 часов. У них ещё очень много работы в ужасных условиях. Несмотря на «рваный» режим работы, в капсуле и в прочном корпусе есть заметные успехи. Заработал один канал связи 25 прибора с пультом. Пульт готов к стыковке с 66 прибором и прибором 25. Заканчивается доработка прибора 22А-1, почти нормально проходят тестовые проверки ЦВС, капсула выходит на стыковку с аппаратурой прочного корпуса, начались работы по наладке тракта АСЦ. Сегодня прошли ещё один шлюз. Гальюн так и не функционирует. При восстановлении кто-то из моряков сорвал какой-то вентиль. Настроение боевое.

День восьмой, 19 октября 1977 года, среда

За ночь прошли 3-й шлюз и вышли из искусственного русла канала в озеро. Вся трасса канала это соединение искусственными ходами естественных водных путей — многочисленных рек, протоков и озер, напоминающая знакомую всем ленинградцам водную систему Вуокса. Сегодня утром мы уже не умывались — нет воды и нет снега. Мороз чуть ослабел. Озеро, по которому мы идем, выглядит совершенно спокойным и зеркально гладким, т. к. покрыто тонкой коркой льда. Мы уже как будто привыкли к холодной и невкусной еде, к отсутствию воды для мытья и к постоянному ощущению холода. Не знаю, как мои коллеги, а я сплю в рейтузах, свитере и унтятах. Сверху одеяло и шуба. Сегодня был относительно спокойный рабочий день. В 9.30 получили разрешение на включение и работали до 22 часов с небольшим перерывом на обед. Когда после обеда, мы немного задержались на баке, я обратил внимание, какую живописную группу мы образуем в наших меховых одеждах. Особенно эффектно смотрятся мои коллеги, которые носят меховые кожаные шлемы. Настоящие полярники или летчики полярной авиации. Очень жаль, что нельзя сделать памятные фотографии. Ещё на ЛАО нас предупредили о категорическом запрете

фотографирования во время перехода. Да и если бы кто-то и захотел сделать фото на память, то были бы у нас крупные неприятности. Ведь вместе с нами идет «всевидящее око». Сегодня же появилась новая проблема. В первом отсеке начались профилактические работы в аккумуляторной яме и нам мешают работать моряки, передвигающиеся взад и вперед по проходу на средней палубе. Особенно ощущают это на себе те, кто работает с приборами 66,8 П,20 и 8К-1. После обеда обнаружилась пропажа у Юры Докучаева записной книжки, в которой было 70 рублей и справка-допуск нашего 1 отдела. Потерял ли он её или кто-то её у него украл неизвестно, но совпало это событие с работами моряков в первом отсеке. Конечно, не очень приятно просто так расстаться с полумесячной зарплатой ст. инженера, но это только деньги, а вот каковы будут последствия потери справки мне совершенно не ясно. На всякий случай договорились пока не афишировать наличие справки в украденной записной книжке. Прошу Башарина объявить о пропаже по трансляции. Объявили, но книжка так и не нашлась. После работы зашел в первый отсек ещё раз поговорить с Юрой. Внешне он очень спокоен. Лежа около своего прибора 25, читает китайскую классику, Лу Синя. Юра обычно не очень разговорчив и производит впечатление задумчивого и застенчивого человека и только в «особых» условиях выходит из такого состояния. Перед отходом ко сну зашел к Башарину и спросил почему после обеда не подогревался обтекатель. Ответ был коротким и довольно резким. Не было возможности и вообще нам нечего надеяться на постоянный подогрев. Видно я пришел к Боре не во время и застал его не в лучшем настроении. Забот — то у него выше головы. Сегодня прошли ещё 4-й и 5-й шлюзы. Ночью должны пройти ещё два следующих (6-ой и 7-ой) и выйти на водораздел — озеро Волозеро, откуда начнем спускаться к Белому морю.

День девятый, 20 октября 1977 года, четверг

Ничего нового не произошло. Мороз. Воды для мытья нет. Еда отвратительная. В столовой лютый холод. Очень медленно идем по Волозеру. Лед. Но всё не так мрачно. Есть и приятное сообщение — снова функционирует гальюн. Проходя по правому борту дока, в голову пришла потрясающая идея. Рядом с замерзшим пожарным шлангом проходит шланг, по которому отводится за борт отработанная (теплая) вода из самодельного лаовского кондиционера для охлаждения наших приборов. Поскольку циркуляция воды непрерывна, круглые сутки, то этот

шланг и не промерз. А что если в этом шланге сделать несколько маленьких дырочек? Сказано — сделано. Наши механики быстро справились с поручением и не было конца нашей радости. Из некоторых дырочек забили тонкие струйки не очень чистой, но и не ледяной воды, а из некоторых вода только капала. Умывальная проблема была решена. Те участки шланга, из которых били струйки воды, получили название «Фонтаны Океанприбора», а те, из которых вода сочилась по каплям — «Слезы Громковского». Не могу с уверенностью сказать добавило ли это событие энтузиазма, но работают все просто самоотверженно. Работа шла бы ещё интенсивней, если бы у нас был настроечный ЗИП. К ужину подошли к северной части Волозера, которая соединяется примерно 10-километровым канальным руслом с двумя шлюзами с большим озером Выгозеро. На 8-ом шлюзе есть возможность отправить телеграмму в институт. Подготовил текст, в котором кратко сообщаю состояние дел и ещё раз прошу решить вопрос с оплатой питания и размером суточных. Опер завизировал и сказал, что будет отправлена с 8-го шлюза. Всю вторую половину дня провел в обтекателе в качестве дополнительной рабсилы. Сегодня целый день идет теплый воздух из нашего любимого гофрированного шланга, но температура выше плюс 6 или 7 градусов не поднимается. Периодически, по 2–3 человека, греемся у выхода воздуха из шланга. Вечером вошли в шлюзовую камеру и долго в ней стояли. Отцы-командиры ходили на берег. Перерывов в электропитании не было и мы работали с 9.00 до 23.00. Чувствуется, что сегодня все здорово устали. А может быть сказывается общая усталость за первые девять дней одного перехода?

День десятый, 21 октября 1977 года, пятница

За ночь прошли через 9-й шлюз и сейчас бодрым ходом идем по открытой воде Выгозера. Наступила оттепель, температура воздуха поднялась до плюс 6 градусов, дует очень сильный боковой ветер. Как приятно утром умыться даже «слезами Громковского»! После традиционно отвратительного завтрака наступила вынужденная пауза. До 9.30 не будет электропитания. Кто-то отправился досыпать, кто-то продолжает читать китайскую классику, кто-то бродит по палубе дока, а Арнольд Цыгангов, обдуваемый ветром, стоит в самой носовой части дока и смотрит вперёд. Сапоги, шуба и шлем — наш вперёдсмотрящий. Так и кажется, что вот он крикнет: «Земля»! Почти всё свободное время он проводит на этом месте. Судя по сильному ветру, сегодня

работать в прочном корпусе будет сложно. Зато для группы Веселкова сегодня «ташкент». Наши опасения полностью подтвердились. Док имеет огромную парусность и очень часто включаются подруливающие устройства. Сегодня до 19 часов вообще можно было не работать, т. к. график нашей работы примерно выглядел так:

9.30 включились — 9.40 после сообщения с ЦПУ о включении подруливающих устройств выключились;

10.05 включились — 10.25 сработала наша защита (напряжение соответственно 320 и 180 В частота 44 и 360 Гц);

11.30 включились и после обеда не могли работать до 16.00;

16.00 включились — 17.30 выключились;

19.00 включились — 21.30 выключились.

Все идет одно к одному. За обедом был конфликт по поводу второго рыбного блюда. На тарелке вместо рыбы лишь её вареная шкура. Громко и справедливо возмущался Игорь Николаевич Мельников. А на ужине и того больше. Не только на нас, а вообще на всех оказалось мало еды и наша команда недополучила 8 порций. Пришлось 24 порции делить на 32 голодных рта. После ужина пошел на ЦПУ и застал там Башарина и Русакова. Они уже были в курсе и объяснять им цель моего визита не пришлось. Русаков вызвал своего помощника Хияйнена, корабельного доктора и мичмана-начальника снабжения. Башарин позвал старшего по камбузу из лаовских добровольных помощников. Я обрисовал им общую картину, начиная с первого дня перехода, довел до сведения сегодняшние инциденты и сказал, что если и дальше так будет продолжаться, то мы вынуждены будем снизить темп нашей работы или вообще её прекратить.

Затем началось импровизированное представление. Русаков, не стесняясь в выражениях, распекал Хияйнена и начснаба. Досталось и доктору. Башарин тоже ругал своего камбузника, но более сдержанно. В итоге я получил в очередной раз заверения о наведении порядка в столовой. Посмотрим. А пока даже самые спокойные и терпеливые члены нашей команды высказывают мне свое неудовольствие. Единственное, чем я пытаюсь снять напряжение, так это надеждами на оплату этого питания институтом. Странно, что находящиеся в таких же условиях, как и мы, москвичи молчат. К утру мы должны подойти к северной точке Выгозера поселку Надвоицы и через 10 шлюз снова войти в искусственное русло канала. Подведение итогов сегодняшнего дня не проводили. Нет итогов, одни неприятности.

День одиннадцатый, 22 октября 1977 года, суббота

К нашему завтраку мы уже прошли через 10 шлюз и медленно идем по каналу. Док почти прижат к деревянной обшивке канала. Температура воздуха плюс 2 градуса, идет холодный дождь. Завтрак был довольно обильный и теплый, хватило всем. Рабочий день начинается не очень радостным известием. Юра Глебов сказал мне, что у Бори Аршанского уже третий день болит зуб. Не понимаю, почему Боря сам мне ничего не говорит. Ох уж эта скромность! Нашел Борю и спрашиваю был ли он у корабельного доктора. Отвечает, что был, но доктор особенно ничем не может помочь. Только если зуб удалить. Иду к Башарину. Он говорит, что между 11-м и 12-м шлюзами в леспромхозе есть больница. С дока даем радиограмму на 11 шлюз и просим связаться с больницей, чтобы к нашему приходу прислали машину для помощи члену экипажа с зубной болью. У Башарина есть такой опыт — отправляют человека за медпомощью на 11-ом шлюзе, а на 12-ом он снова поднимается на док. Уже здоровый. Сообщаю Боре, чтобы он был готов. На 11-ом шлюзе мы должны быть где-то около обеда. Включились в 8.45 и начали работать. Я сделал обход — рубка, первый отсек, капсула, обтекатель. В рубке задержался и пару часов занимался проверками аппаратуры контроля помех (АКП), оттеснив новожиловцев от центральной секции пульта. В первом отсеке все на своих боевых постах, а у прибора 25 опять заметное оживление в составе Жени Новожилова и разработчиков этого прибора. Зелях и его «товарищи по камере» находятся на завершающем этапе настройки аппаратуры предварительной обработки информации. В обтекателе, как и полагается на гауптвахте, прохладно, Горыныч не дышит — змей Башарин «перекрыл кислород». Бригада Веселкова ведет героическую борьбу за повышение надежности антенны — безжалостно отрезают разъемы, зачищают и соединяют провода, протирают шилом, обматывают сырой резиной и укладывают в печки. Печки шипят и намертво вулканизируют. Во время обеда раздалась команда «Аршанскому наберег», значит мы на 11-ом шлюзе. На берегу поджидает зеленый УАЗ с красным крестом, который и увозит Борю. Обед был, по крайней мере, не холодный и достаточно обильный. Получасовую паузу в работе используем для осмотра окрестностей, сквозь которые пробит канал. Места здесь в прямом и переносном смысле очень живописные. Лаовские ветераны рассказывают, что ещё совсем недавно почти вплотную к каналу подходили заборы с колючей проволокой и с деревянными вышками, на которых бдели часовые, а с палубы дока можно было наблюдать картины лагерной жизни. Лагерей и сегодня здесь хватает, просто их немного отодвинули от канала. Еще

рассказывают, что в этих местах видимо-невидимо грибов и в прошлые годы, когда проводка проходила в сентябре, они высаживали грибной десант, человек 10, которые в промежутке между двумя шлюзами успевали набрать полные корзины, сумки или мешки белых и красных грибов. Пару дней потом весь док объедался грибным супом и картошкой с грибами. Неожиданно на берег канала вышла большая рыжая лиса и идет параллельно с доком. Народ бросает ей куски хлеба, которые она мгновенно проглатывает и, продолжая идти, поглядывает на док. Пауза окончена и мы снова «у станков». После ужина подошли к 12 доку и получили назад Аршанского. В зуб положили лекарство и сказали, что болеть не будет, а по приходу в «порт» нужно сразу идти к зубному врачу. Ну теперь-то Боря может «зубами грызть» всю скатовскую ЦВС. Сегодня закончили работу около 20.00, а перед самым окончанием вышел из строя работавший канал связи 25 прибора с пультом. Нам очень не хватает настроечного ЗИПа. В 20.00 прямо на палубе лодки показывают кино.

День двенадцатый, 23 октября 1977 года, воскресенье

Ночью прошли 13 шлюз и вышли снова на чистую воду. Два соединяющихся протокой озера — Узкое и Маткозеро. Всю ночь свирепствовал сильнейший ветер и нашу махину даже немного покачивало. Шел мокрый снег, а сейчас полный штиль и начало слегка подмораживать. Сработанный нами водопровод функционирует пока без сбоев. Завтрак опять был теплым, хватило всем и даже была добавка манной каши. Может быть по случаю воскресенья? Начали работать в 8.30. По трансляции раздалось «Теслярову прибыть на ЦПУ». Прибыл. Башарин проводит диспетчерское совещание. Кроме него и Соколова, присутствуют лаовские бригадиры, командир лодки Русаков и старпом Малацион. Как-то все слегка «помято» выглядят. В основном идет разбор замечаний и претензий от личного состава к заводу. Я прошу Башарина возобновить подачу теплого воздуха в обтекатель. Записывает в блокнот и обещает после обеда задуть. Башарин доводит до сведения, что к обеду закончим идти по озерам и снова начнется медленный проход по каналу, а Русаков добавляет, что перед входом в канал на 14-ом шлюзе на док прибудет военный комендант ББК капитан 2 ранга Шило или Шилов (не могу абсолютно точно вспомнить фамилию, но в любом из двух вариантов фамилия на флоте весьма курьёзная) для проверки соблюдения правил проводки судов по каналу и проверки параметров дока. Нас просят без надобности не

блуждать по доку. Перед уходом ко мне подходит Витя Соколов и спрашивает могу ли я налить «чуть-чуть» для поправки здоровья. Вчера после кино было ПРС, а вот на ПРЗ уже не осталось. Башарин и Соколов прекрасно знают, что у нас есть шило. Получить на заводе шило без их виз было невозможно. Мы заходим с Витей в ванную комнату командирской каюты, я достаю свою фляжку и наливаю Вите половину бутылки. По сложившейся на ЛАО традиции, когда меня куда-нибудь вызывают, то, на всякий случай, при мне всегда плоская пол-литровая фляжка с шилом. Пока не было отключений и все бригады работают в спокойном ритме. Особенно много хлопот с прибором 25. Насколько я помню, его разработка проходила также со многими проблемами. Совершенно неожиданно, раньше обещанного времени, оживился наш Змей-Горыныч, правда сегодня он как-то слабовато дышит. Но это все таки лучше, чем только вздыхания о нем бригады Веселкова. Во время обеда подошли к 14-му шлюзу и остановились. Когда вылезли из столовой на палубу дока, то увидели, что наш буксир куда-то убежал, а к плоскому носу дока пришвартован кормой голубовато-белый пароходик, похожий на невские речные трамвайчики. Это был катер коменданта ББК. После обеда я продолжил проверки АКП. Если я не ругаюсь с Башариным, не помогаю бригаде Веселкова, не бегу по вызову на ЦПУ, то всё другое время я нахожусь в рубке и занимаюсь контрольными проверками АКП. Сейчас особенно удобное время для моей работы, т. к. в рубке только один Володя Емшанов, который находится в дежурном режиме и рисует сюрреалистических чудовищ в стиле Иеронима Босха или Сальвадора Дали. Часа через два после прибытия на борт дока коменданта ББК по трансляции прозвучала команда «Теслярову прибыть на ЦПУ». Дальше события развивались следующим образом.

В ЦПУ меня встретил уже раскрасневшийся Башарин и, спросив есть ли у меня с собой, предупредил о необходимости доклада коменданту ББК. Получив утвердительный ответ на свой вопрос, Башарин и я вошли в каюту командира дока. В каюте был полный сбор, по-видимому все технические вопросы были уже решены и шло обсуждение Комиссией формулировок Акта проверки. Присутствовали командир дока, командир лодки, старпом, замполит, помощник командира, оперативный уполномоченный, ст. докмастер, сдаточный механик, ст. строитель по электротехнической части и ответсдатчик «Омнибуса». Около стола стоял мне незнакомый человек в форме капитан 2 ранга. Башарин представил меня ему, на что он протянул руку и скороговоркой выпалил несколько слов, из

которых я уловил лишь два — ББК и шило. Помня о вопросе Башарина при встрече в ЦПУ и совершенно забыв курьезную фамилию коменданта ББК, я машинально ответил — есть. Что есть, спросил комендант. Я ответил — шило. Сразу образовалась неловкая пауза, на некоторых лицах из присутствующих я заметил еле сдерживаемые от смеха улыбки и я понял, какого дурака я свалял. Выручил Сережа Русаков. Строгим командирским голосом он сказал: «Отставить, ёбть». И затем уже мягче добавил: «Борис Владимирович, докладывай, ёбть, коменданту». Мой трехминутный доклад интереса не вызвал, как и доклад ответсдатчика «Омнибуса». После чего представители науки были отпущены, моя фляжка осталось невостребованной. Но уже менее чем через час я был снова вызван на ЦПУ, где меня с тем же вопросом снова встретил Башарин и сказал, что «нужно помочь флоту и заводу довести параметры дока до соответствия нормам». Как я понял, речь шла о некоторых формулировках Акта проверки. Ответил, что всё ясно и у меня с собой есть, мы снова вошли в каюту. Чувствовалось, что принципиально уже работа комиссии закончена, осталось лишь достичь компромисса по отдельным вопросам и затем последует небольшой банкет по неписанным законам флотского гостеприимства. Тем не менее, в каюте командира дока ещё шла работа, дым стоял коромыслом. С большим накалом страстей шло обсуждение замечания по недопустимо большой осадке дока, которую по ходу обсуждения всё-таки буквально по миллиметрам удавалась уменьшать. Гораздо сложнее дело обстояло с шириной дока, уменьшить которую с одной стороны было практически невозможно, а с другой — нужно было выдержать жесткие требования минимально допустимого расстояния между стенками канала и бортами дока. А вот по основным системам и механизмам дока замечаний не было… Видно было, что комендант уже устал от работы. Сидя на диване, он медленно повторял одну и ту же фразу: «Но акт мы ещё подписывать не можем». Остальные участники процесса также не могли ещё подписывать акт, но могли ещё сидеть за столом, уставленным скромными флотскими закусками из рациона подводников. На столе была также разбросана вобла, хлеб, головки лука, чеснока и другие мелочи. Явно не хватало содержимого моей фляжки. От тоста за науку, помогающую заводу и флоту, отказаться было трудно. Выпив и отведав скромных закусок, я ушел. Прошло совсем мало времени и Витя Соколов отыскал меня в 1 отсеке и, с трудом выговаривая моё имя и отчество (Вите почему-то при любых обстоятельствах нравилось называть всех по имени и отчеству, независимо от возраста), повторил просьбу о помощи заводу и флоту. Вероятно

уже был достигнут полный консенсус, дело плавно перешло в банкет и никто из участников не мог четко и требовательно вызвать меня по громкой связи. Я опять взял фляжку и мы пошли на ЦПУ. Как я и предполагал, Акт уже был подписан, банкет достигал своего апогея и, как всегда у нас водится, говорили о работе. Комендант, сидя на диване, «клевал носом» и, пробуждаясь от наваливающегося сна, мрачновато взирал на сидящих за столом. Сережа Русаков пытался привлечь внимание Бори Башарина к серьезным недостаткам в системе гидравлики перископа. Ударяя ребром ладони по столу, он говорил: «Течет же, ёбть!» При каждом ударе Башарин вздрагивал, открывал глаза и, глядя мимо Русакова, кому-то загадочно улыбался. Ответственный сдатчик «Омнибуса» увлеченно объяснял ст. докмастеру принцип действия системы управления оружием. Сережа Малацион выглядел ещё свежим и энергично закусывал в компании с опером и появившимся Валерой Андроновым (Валерий Павлович Андронов, тогда кап.2 ранга, опытнейший командир БЧ-5, симпатичный бородач с мягким и вкрадчивым голосом). Володя Хияйнен обсуждал бытовые проблемы с командиром дока. Сдаточный механик молчаливо сидел в углу стола, дожидаясь, когда командир БЧ-5 будет готов к обсуждению лодочных проблем. Не было только замполита, он был при службе — проводил комсомольское собрание экипажа. Витя Соколов быстро распорядился с моей фляжкой и опять я не устоял от тоста за науку. Потом пили (чисто символически, «по ниточке»)за союз науки с флотом, с промышленностью и за тройственный союз науки, промышленности и флота. На ужин я не пошел. После ужина все, кто задержался на носовой палубе дока, могли наблюдать технически сложную и опасную операцию по возвращению коменданта ББК на свой катер. Не рискуя жизнью коменданта, спускаясь по трапам с высоченной палубы дока, его, запакованного в одеяла, моряки осторожно опускали на трех толстых фалах с дока на корму катера, где с поднятыми руками его принимала команда катера. Операция прошла благополучно.

Сегодня у нас был спокойный рабочий день. Заработал канал связи 25 прибора с пультом. Комплекс выключили в 22.30. Антеннщики закончили 52-ю линейку.

День тринадцатый, 24 октября 1977 года, понедельник

Вот ведь как случилось, наш тринадцатый день оказался ещё и понедельником. Надо быстрее его пережить. Оттепель

кончилась и утро началось с чистого неба и 10-ти градусного мороза. Ещё ночью начали движение по каналу и очень медленно идем в фарватере комендантского катера. На воде тонкая корочка льда. Теперь так будем идти до выхода из канала в Белое море. Впереди у нас пять шлюзов (15–19), прогулка по Белому морю и планируемый приход в Северодвинск 26 октября. Утром разговаривал с Зеляхом. Практически намеченная программа выполнена, принципиально тракт прослушивания функционирует, остались мелочи. В оставшееся время Зелях планирует продолжить начатые работы по введению в строй трактов АСЦ. Ситуация у Веселкова сложнее, за оставшиеся дни надо сделать ещё 14 линеек. Это примерно соответствует среднему темпу работы (4–5 линеек в день), но остались самые неудобные линейки — в кормовой части антенны. Там значительно меньше свободного пространства. У Новожилова хватает своих пультовых забот и забот с его подопечными приборами. Чего стоит лишь один прибор 25! Но всё, что касается намеченной программы работ выполнено — индицируется, управляется и контролируется. «Теслярову прибыть на ЦПУ». Диспетчерское совещание у Башарина. Опять разбор претензий личного состава к заводу. Полная каюта командиров различных БЧ и лаовских строителей. Зачем я, непонятно. Через 30 минут прошу разрешения уйти. Башарин спрашивает, что ему докладывать по «Скату». Говорю о практически выполненной программе и полном её завершении к приходу в Северодвинск. Прошу не отключать подогрев обтекателя и получаю заверения на всё оставшееся время. От Башарина прямым ходом в обтекатель с приятным сообщением. Юра Веселков уверяет меня, что до прихода в Северодвинск всё будет сделано. До обеда был в обтекателе и помогал антеннщикам. Ещё до обеда, перед 16 шлюзом, убежал вперед комендантский катер. А обед сегодня был горячим! «Теслярову прибыть на ЦПУ». Получил информацию от Башарина, что после 19 шлюза будет стоянка в Белом море в районе г. Беломорска и планируется поход в резиденцию коменданта ББК, откуда можно будет дать телеграмму и даже позвонить в институт. Иду к оперу и получаю разрешение. Он тоже пойдет и поэтому не нужно заранее с ним согласовывать текст телеграммы. На ужине всем хватило горячего обеда! Вечером я опять в рубке и занимаюсь с АКП. Выключились в 23.00. Сегодня не было ни одного принудительного отключения. Наш 13–й день хоть и был понедельник, но оказался не таким уж и плохим днем. Интересно, что было бы, если бы и число было 13-е.

День четырнадцатый, 25 октября 1977 года, вторник

Сегодня рано утром прошли через 18 шлюз, впереди 19-й и выход в Белое море. Работу начали в 8.00, но уже через 40 минут выключились. Опять профилактика дизель-генераторов. Подышали свежим воздухом на палубе дока. На дневном свету все выглядят осунувшимися и усталыми. Становится холоднее. Мороз не усиливается, но появился постоянно дующий леденящий ветер. Чувствуется, что подходим к Белому морю. Около 10 часов получили разрешение на включение. Вероятно, сегодня наш последний полный рабочий день. Подошли к 19 шлюзу и быстро его прошли. Канал кончился и вот мы в Белом море. Говорят, что к обеду придет морской буксир и будет тянуть нас до самого Северодвинска. В 10.30 к корме дока подошел катер и я в компании Русакова, Башарина, командира дока и опера пошли в комендатуру. Как и полагается, комендатура ББК расположена на берегу Белого моря. Довольно большое строение на сваях со своим пирсом, далеко вдающимся в море. Комендант встретил нас как старых друзей, хотя ранее с ним знаком был только Башарин. Начали со звонков в Ленинград. Первым звонил Башарин. Затем и меня через множество позывных соединили с Паперно. Я рассказал ему о наших делах и услышал от него, что в Северодвинске все готово к нашему приходу и нас будут встречать Михаил Семенович Пармет, Саша Карлов и Ира Торхова, что вопрос об оплате питания и северных суточных принципиально решен и нужна лишь телеграмма, подтверждающая выполнение работ. Пока отцы-командиры совещались в кабинете коменданта, я подготовил телеграмму за двумя подписями — моей и Башарина. Совещание закончилось, Башарин подписал телеграмму, цензор завизировал. Потом комендант предложил нам пообедать. Никто не стал отказываться. Пили только компот. За это время к доку подошел морской буксир и привязал к себе наш док двумя толстыми тросами. И вот, когда обед уже подходил к концу, произошло никому непонятное событие. Док, видневшийся из окон комендатуры, начал медленно удаляться. Командир дока и руководители перехода на берегу, а док уходит в море! Спешно мы погрузились на катер и начали догонять док. По пути комендант связывался по радио с доком и буксиром и так громко ругал капитана буксира, что казалось он слышит его и без радио. Мы быстро догнали док, который тянулся на самом малом ходу, и была ещё одна запоминающаяся операция по взятию на абордаж кормы дока с носа катера. Оказалось, что док никуда уходить и не собирался. Просто диспетчер Беломорского порта попросил

буксир оттянуть док немного в сторону. Мы мешали входу в порт большому сухогрузу. Теперь все были на доке и, не останавливаясь, мы пошли в Северодвинск. Я обходил все наши «боевые посты» и сообщал приятную весть из института. По пути в обтекатель обнаружил, что Змей Горыныч стал двухголовым — закончили работу гуммировщики и Боря Башарин расщедрился. Чтобы теперь пролезть через лючок, нужно было один шланг вытаскивать. Внутри обтекателя заметно потеплело. Часа через три нашего пути по морю мы почти застопорили ход и встретились с другим буксиром, который подошел к нам и на док ловко забрался человек. Как выяснилось, в море на борту дока должен находится так называемый караванный капитан, который и пришел к нам из Северодвинска. В это время я и Сережа Малацион, что-то обсуждая, стояли на борту дока и при подходе к нам буксира мы заметили двух человек, махавших нам руками. Это были Миша Пармет и Ира Торхова, которые напросились на буксир, чтобы нас встретить ещё в море. Мы были очень обрадованы этой встрече, а вот они, уже почти сутки ожидая нас в этом месте, были очень голодны. Получилась какая-то накладка с датой и временем встречи и на буксире осталась еда только для команды. Сережа Малацион побежал на камбуз и принес кастрюлю каши с мясом, буханку хлеба и пачку сахара, которые мы опустили на буксир и тем самым предотвратили повторение нашими товарищами подвига Зиганшина. Отдав нам караванного капитана, буксир отвалил от нашего борта и, прогудев, убежал в Северодвинск, а мы, неторопливо прибавляя ход, продолжили наш путь. Ужин опять был горячим и даже многим показался вкусным. Работали сегодня с перерывами в электропитании. Комплекс выключили в 23.00. Из обтекателя вылезли около полуночи. Осталось на завтра две линейки.

День пятнадцатый, 26 октября, 1977 года, среда

Сегодня вечером должны прийти в Северодвинск. Расчетное время 19.30, погода нам благоприятствует, море спокойно и мы бодро тащимся за мощным буксиром. Температура воздуха минус 14 градусов. После завтрака вместе с командой Веселкова полез в обтекатель. Совсем другое дело, когда Горыныч изрыгает горячий воздух круглые сутки. Вот, если бы так было с самого начала, то успели бы сделать и нижний, уменьшенного диаметра пояс антенны, принадлежащий подсистеме ОГС. Закончили последние две линейки перед самым обедом. С победой вылезли из обтекателя и сразу за стол. После обеда последний раз

прозвучала команда «Теслярову прибыть на ЦПУ». Подведение итогов перехода. Башарин и Русаков результатами довольны, хотя, как сказал Башарин, ещё есть серьезные работы по кораблю и мы будем привязаны к пирсу дней 7, затем на сутки или двое лодку поставят на середину бухты на стенд размагничивания, затем приемка лодки ВМФ — бригадой строящихся и ремонтируемых кораблей и только потом первый выход в море. У нас будет возможность еще раз проверить аппаратуру ШП, закончить настройку аппаратуры связи и станцию «Арфа-М». До последнего дня будут оставаться леса вокруг антенны. Русаков просит составить график проведения занятий с группой гидроакустиков по всем подсистемам комплекса. Пока я был на ЦПУ наши стали потихоньку готовиться к приходу в Северодвинск. Последний раз сделали подведение итогов. Помимо того, что программа работ на переходе выполнена, сверх неё функционируют все три тракта АСЦ (!!!) и сделан хороший задел в настройке многофункциональных приборов (4,8П, 20,66) для других подсистем комплекса! Хоть завтра можем идти в море! Заполз в свою каюту и стал собирать рюкзак. В голову почему-то пришла мысль, что нам всем здорово повезло — никто не заболел, никто не поскользнулся и не упал, никто никуда не свалился. Слава богу, все невредимы и здоровы! Несмотря на хороший ход, мы немного опаздываем и придем в Северодвинск часа на полтора позже. Мы еще последний раз отужинаем на доке и даже сделаем прощальное ПЕРУ.

В 21.15 пришвартовались к стенке предприятия «Дубрава». На берегу нас встречают Пармет, Карлов и Ира Торхова. Для нас натоплена баня на плавбазе «Котлас», который станет для нас в Северодвинске вторым домом, на пирсе ждет автобус, а в городе, на Яграх (район Северодвинска) нас ждут номера в гостинице «Двина» с чистым бельем. Во всем чувствуется хозяйская рука Миши Пармета. Переход завершен. Начинается северодвинская часть большой скатовской эпопеи.

Часть 3
Северодвинск

«Дубрава», «Котлас» и «Пармет»

К нашему приходу в Северодвинск многие организационные вопросы, связанные с работой и бытом, были уже решены. Для этой цели, ещё до прихода дока, в Северодвинск выехали мои помощники Миша Пармет и Ира Торхова, а также Саша Карлов, который был командирован для помощи на первое время обустройства. На второй день после всех формальностей с допусками и пропусками, придя на лаовскую сдаточную базу «Дубрава», у меня было впечатление, что Пармет, Карлов и Ира давно уже здесь работают и всех знают. Каждый из них умел быстро устанавливать контакты с людьми и находить взаимопонимание, но Пармету это удавалось просто потрясающе, а с Ирой еще и многие сами хотели установить контакты. Уже через пару недель у сотрудников базы «Дубрава», начиная от руководства и до подсобных рабочих, «Океанприбор» ассоциировался однозначно с именем Пармет, как «Азимут» или «Агат». Здесь я хочу вспомнить ещё один эпизод, который любит рассказывать Дынин: «Идут по территории базы два работника. Мимо проезжает автобус с людьми. Один спрашивает — это „Агат“ поехал? Другой отвечает — нет, это „Пармет“».

Был только один довольно сложный организационный вопрос. Юра Докучаев, выехав вместе со всеми участниками перехода с завода в город, попасть обратно уже не мог. Оформить пропуск без справки-допуска, пропавшей у него на доке вместе с записной книжкой и деньгами, было невозможно. А Юрино детище, прибор 25, требовал ещё постоянного к себе внимания. Я попросил заняться этим вопросом Юрия Алексеевича Иванова — участника перехода и начальника сектора, в котором работал Докучаев. Благодаря телефонным усилиям Иванова, многократно звонившего в институт и объяснявшего произошедший случай, через несколько дней была получена новая справка и Юра Докучаев снова влился в наш коллектив.

Итак, сдаточная база ЛАО в Северодвинске, предприятие «Дубрава», территориально размещалась на территории судоремонтного завода «Звездочка» и являла собой небольшой судостроительно-достроечный завод. Основным местом обитания, не считая подводной лодки, для большой толпы нахлынувших лаовцев и контрагентов, была пришвартованная к пирсу плавбаза

«Котлас» финской постройки. Это было огромное пятипалубное плавучее сооружение с полной собственной инфраструктурой — жилые каюты, камбузы и кают-компании, бани (разумеется финские), парикмахерские, прачечные, мастерские со станочным парком, медчасть с медизолятором, спорт и кинозал, радиоузел, собственная электростанция и т. д. Конечно же, и со своим комсоставом (капитан, старпом, стармех), и экипажем. Сооружение это было несамоходное и предназначалось, как говорили, для длительного проживания лесорубов в отдаленных фиордах скандинавских стран. Такими «лесорубами» мы пробыли на «Котласе» почти два года. К нашему приходу, усилиями нашей тройки, было оборудовано на самой нижней палубе большое и просторное помещение, наша новая шара, и еще мы имели в своем распоряжении медизолятор в корме на третьей палубе, который был для меня и моих помощников служебным кабинетом и который мог получить только Пармет. Изолятор состоял из двух небольших раздельных кают и коридора, в котором были ванная комната и туалет. В одной каюте рабочий стол с местным дубравским телефоном, стул, большой диван и два больших квадратных иллюминатора. В другой (комната отдыха) кровать, шкаф и большая тумба. Единственным недостатком было только наличие огромного количества тараканов, особенно в ванной комнате и туалете. Когда, зажигая свет, входили в эти помещения, то множество этих наших усатых коричневых и черных сожителей бросалось в рассыпную и казалось, что шевелится палуба. И тем не менее, в условиях «Котласа» иметь такой служебный кабинет было роскошью, которой не было ни у кого из наших коллег ленинградцев и москвичей, а надводный корабль, плавбазу или подводную лодку без тараканов представить себе довольно трудно. Они всегда мирно сожительствуют с экипажем.

У этого же пирса, немного впереди «Котласа», стояла кормовая половина головной подводной лодки проекта 705. Эта лодка после совсем короткого срока эксплуатации из-за ряда недостатков, основными из которых были неисправности реакторной системы, пришла на ремонт в Ленинград, на ЛАО, где была построена. Недостатки оказались настолько серьезными, что лодку пришлось вывести из строя и на всякий случай убрать из Ленинграда её реактор. Решение оказалось очень простым. Лодку разрезали пополам, оставив носовую половину на заводе, а кормовую с реактором переправили в Северодвинск на «Дубраву». Как шутили, это была самая длинная лодка в мире — нос в Ленинграде, а корма в Северодвинске. Потом мы все заметили, что периодически около реакторной кормы несут вахту лаовские

дозиметристы, замеряя уровень радиации на пирсе и даже забираясь во внутрь.

У нашей тройки, а у Пармета в большей степени, уже был контакт и с Директором базы Тимофеевым (Николай Федорович, мрачноватого вида полный человек с одутловатым лицом), и с Гл. инженером Карасевым (Эдуард Антонович, ужасно занятой и всегда куда-то спешащий) и с и. о. капитана «Котласа» Старостиным (симпатичный отставной флотский офицер), и с электромехаником «Котласа» Пашей Сложеникиным (приятным и простым архангелогородцем, безотказным к любым нашим просьбам, благодаря которому у нас в изоляторе был телефон), и с начальником отдела снабжения Моцаром (толстяк и весельчак Гриша, наизусть знавший почти всего Есенина), который был уже озабочен нашими снабженческими проблемами, и с начальником 1 отдела Лией Павловной (неимоверных габаритов женщина с постоянной папиросой во рту), и с машинисткой 1 отдела Людой Тимофеевой (брюнетка со следами былой красоты, с прокуренным хрипловатым голосом), и с бригадиром такелажников, и даже с «начальником-машинистом» портального крана. Мне ничего не оставалось делать в дальнейшем, как только тщательно поддерживать эти контакты и установить в дальнейшем новые с дежурными администраторами Котласа Таней Евсеевой и Таней Волгиной.

Первые несколько дней, пока не нахлынула основная масса лаовцев, мы все жили в районе Северодвинска с названием Ягры в гостинице «Двина». До завода прямого транспорта не было и часто нам приходилось довольно долго топать пешком по морозу с ветром. Многие, кто бывал в Северодвинске на заводе «Звездочка», вероятно, еще помнят, что недалеко от главной проходной стояла в полный рост гипсовая скульптура рабочего, опирающегося одной рукой на корабельный винт. Мы все недоумевали и были просто поражены, как так, при жизни, когда еще даже не была сдана станция «Винт», поставлен памятник Гл. конструктору этой станции Жене Калёнову. Женя же скромно улыбался, немного краснел, но никак не комментировал.

Столовая тоже была совсем не близко от нашего рабочего места и не только удовлетворяла наш голод, а и доставляла много неприятных долгих минут стояния в очереди и ругани с теми, кто лез без очереди. Иногда нам удавалось воспользоваться заводским автобусом или забраться в автобус к нашим коллегам азимутовцам (очень редко к агатовцам), чтобы быстрее добраться до столовой. В этом смысле они оказались предусмотрительнее нас и заранее пригнали в Северодвинск автобусы. Первые мои звонки в Ленинград и первые телеграммы были только с одной

просьбой прислать нам автобус и такой подарок от фирмы мы смогли получить накануне нашего первого выхода в море. С первых чисел ноября большинство наших людей потянулось на праздники домой с тем, чтобы сразу после них снова оказаться в прочном корпусе.

Наше второе явление в Северодвинск совпало с приездом еще дополнительной большой группы лаовцев и нас попросили освободить не все, но довольно много мест в гостинице «Двина». Основная часть нашей команды перебралась в общежитие-гостиницу «Прибой» горьковского завода «Красное Сормово» и лишь немногим удалось устроиться в хорошей, принадлежащей флоту, гостинице «Беломорье», расположенной напротив общежития горьковчан на той же улице Труда. Территориально это было существенно дальше от «Дубравы» и нам приходилось, частично пользуясь городским автобусом, ещё больше топать по морозу с леденящим ветерком, пока у нас не появился собственный автобус марки ПАЗ.

Наш быт и предвыходные события

Сразу после праздников снова собралась наша доковая команда и продолжила настроечно-регулировочные работы, готовясь к возложенной на нас миссии 1977 года и последующим швартовным испытаниям. Постепенно к нам съезжались в различных сочетаниях комплексники с представителями специализированных лабораторий.

В первую очередь мы принимали связистов и арфовцев, специалистов, аппаратура которых должна была функционировать при сдаче лодки и вместе с подсистемой шумопеленгования обеспечивать безопасность плавания. Первый, ещё 7 ноября, приехал в Северодвинск Дынин, чтобы в срочном порядке досдать пункт программы швартовных испытаний, которые он со своими коллегами связистами начал еще в Ленинграде. Затем на помощь Дынину приехал молодой специалист-техник Андрей Зеленцов (курчавый симпатичный блондин с хорошим покладистым характером, не испытывавший никакого страха перед совершенно незнакомой техникой и очень много помогавший в наших общих для всех скатовцев делах). Для окончательной настройки своих станций приехали Беркуль с Ванюшкиным, Шумейко и Каленов. Приехал, заменив Толю Федорова, Виля Штремт (потомственный морфизприборовец и просто симпатичный и обаятельный человек), ряды шапэшников пополнил Борис Аркадьевич Сидоров (человек не очень общительный со сложным характером), приехал ведущий

специалист по самописцам Юра Долинин вместе с регулировщиком из своей же лаборатории, фамилию которого, увы, вспомнить не могу, хотя он много времени работал в нашей команде. Настоящим подарком для всех нас был приезд монтажника 94 цеха Гутенкова. (Женя, открытый и всегда улыбающийся, с отличным чувством юмора, готовый в любую минуту придти на помощь; виртуоз радиомонтажа, делавший самую сложную работу всегда очень быстро и качественно, играючи, с песнями, — он был всеобщим любимцем и полной противоположностью нашему переходному монтажнику неразговорчивому Боре Матвееву, которого всегда ждала работа. Женя, как правило, предлагал себя для работы. В 1979 году я узнал, что Женя вынужден был уволиться из института по причине отъезда каких-то родственников из Советского Союза и пошёл работать в мясники, где с такой же легкостью и мастерством рубил мясные туши, был любимым продавцом многих покупательниц в большой округе Невского района и отоваривал отличным мясом своих бывших коллег по институту).

Незаметно наше присутствие на «Дубраве» стало весьма ощутимым, нас было уже человек 50–60. Параллельно с подготовкой к выходу лодки в море мы производили доработки нашей аппаратуры, которые предъявляли представителям отдела технического контроля и недавним коллегам Миши Пармета — веселому и бесшабашному В. Пирогову и серьезному, сдержанному, всегда строго одетому, с идеально ухоженными усами И. Мучнику. Окончательную приемку производил представитель нашего институтского Заказчика Е. А. Смирнов (Женя Смирнов, тогда кап.3 ранга, неутомимый рассказчик анекдотов и приключений под гитарные аккорды, участник всех наших компаний и кампаний в период швартовных и ходовых испытаний).

Примерно за полторы недели до первого выхода лодки в море приехал А. И. Паперно. Этот сравнительно короткий период после ноябрьских праздников и до конца года был чрезвычайно насыщен событиями, т. к. теперь мы вплотную соприкасались с условиями обитания на лодке, со всеми её недостроенными делами и нашими собственными недоработками. Мы оказались взаимозависимы. Кроме того, мы обживались в новых условиях быта, находились в своеобразной обстановке командировочной жизни, вынуждены были тесно контактировать в этой обстановке между собой, с нашими старыми знакомыми-лаовцами и экипажем, а также с новыми — сотрудниками «Дубравы», гостиниц и пр. пр. Еще начиная с лаовских дней мы стремились строить отношения внутри нас, морфизовцев, и со всеми, с кем

нам приходилось общаться, по образцу и подобию тех рабочих отношений, которые существовали в нашем секторе, созданные усилиями А. И. Паперно и В. И. Осипова. Это были прежде всего доброжелательность, порядочность, ответственность, желание идти навстречу друг другу и все многочисленные рабочие и бытовые проблемы решать в дружеской обстановке, не доводя их до конфликтов. Значительно позже, уже после завершения скатовской эпопеи, я слышал много лестных слов об особой скатовской атмосфере от наших и не наших сотрудников, которым было с чем сравнивать. У нас сложились совершенно удивительные, дружески-деловые отношения с командованием и экипажем лодки, с работниками ЛАО и Дубравы, а потом, после перевода лодки в Западную Лицу, с работниками Группы гарантийного надзора ЛАО и нашего завода «Водтрансприбор», с Флотом. Конечно, находясь в командировочных условиях, нам нужно было в какой-то степени проявлять инициативу в установлении деловых отношений с определенными категориями людей, от которых зависел, главным образом, наш быт. Нам нужно было иметь отличные контакты в гостиницах, чтобы у наших людей не было проблем с жильем, затем контакты с авиакассами — извечная проблема отлета с Севера, затем контакты с командованием «Котласа», который был нашим вторым домом, затем контакты со службой снабжения завода (или флота) — мы должны были быть всегда обеспечены расходными материалами, даже когда их официально нет, и т. д. Интересно, что довольно часто эти необходимо-деловые отношения перерастали в хорошо-дружеские. Так у меня произошло в Северодвинске в гостинице «Беломорье», а затем в Западной Лице — в гостинице «Северное Сияние», с флагманскими специалистами РТС дивизии и флотилии, с офицерами службы тыла флотилии и др. Правда, эта выстроенная пирамида лаовско-северодвинско-лицевских наших внутренних и внешних отношений была быстро и почти до основания разрушена, когда после государственных испытаний первых 4-х подсистем и передачи их личному составу, ответственным сдатчиком стал другой сотрудник нашей лаборатории, а я вернулся в Западную Лицу уже как и. о. зам. Главного конструктора. Но об этом позже.

А пока мы находились на стадии строительства нашей северодвинской жизни.

С прибытием автобуса наша жизнь существенно облегчилась, стало проще и удобнее добираться до работы и обратно. Нас было больше, чем помещалось в автобус, и он делал несколько рейсов, забирая людей сначала от «Беломорья», затем от «Прибоя» и,

наконец, от гостиницы «Двина». Автобус был далеко не новый, постоянного водителя не было, не было заботливого хозяина, что в зимних условиях Севера приводило к частым поломкам. И вот, кроме всех других дел, у Миши Пармета появились дела с талонами на бензин, постановкой на временный учет в ГАИ, путевыми листами и водителями. Ему также приходилось доставать запчасти и помещения для ремонта автобуса — на морозе с ветром не очень-то поремонтируешь. Он показывал просто чудеса разворотливости и со всеми этими хозяйственными делами справлялся великолепно. Конечно, не всегда это удавалось за просто так. Иногда приходилось расплачиваться «расходным материалом», но это были «святые траты» на пользу всему нашему большому коллективу. Существовала ещё одна интересная особенность нашей скатовской рабочей атмосферы — готовность многих сотрудников, не считаясь с личным временем, придти на помощь в решении общих для всего коллектива дел. Так, большую помощь во всякого рода автобусных делах оказывал Витя Цыпкин. С благодарностью вспоминаю Толю Рачкова, Андрея Зеленцова, Володю Балаша (до его назначения ответственным сдатчиком, Валеру Максимова, Колю Витвинского, Славу Нагибина, всех цеховых монтажников и механиков и много много других членов нашей северодвинской и лицевской команды, которые всегда с готовностью приходили нам на помощь.

Другая сторона нашего быта — наше жилье в гостиницах. В более менее приличной гостинице «Двина», по крайней мере чистой, мы жили под постоянным выдавлением нас прибывающими лаовцами (ЛАО по договору арендовало почти три четверти гостиничных мест), в отличной гостинице «Беломорье» проживали буквально несколько наших человек, т. к. она была предназначена прежде всего для людей в форме (гостиница флотская), а если и проникали туда, то с подпиской о выезде по первому требованию. Было там еще одно интересное обстоятельство — строгий флотский порядок, хотя весь персонал гостиницы были милые и добрые женщины. Достаточно было кому-либо из персонала гостиницы узреть что-то несоответствующее правилам внутреннего распорядка в поведении проживающего, как следовал доклад директору и ничего не подозревающий жилец, придя после работы, видел свой чемодан с вещами, выставленный в коридор, а в фойе гостиницы красовалось что-то подобное «Боевому листку», из которого все узнавали, что представитель фирмы «X» товарищ «Y» позорит наш быт. Была еще хорошая гостиница, принадлежащая судостроительному гиганту СМП (Севмашпредприятие), которая

целиком обслуживала ЦКБ «Рубин» и всех представителей других предприятий, участвовавшим в строительстве советских ракетоносцев, а чтобы туда просочиться прочим гражданам нужно было обладать, как минимум, министерским пропуском. Мои прежние рубиновские гостиничные контакты оборвались в связи со сменой персонала гостиницы. И, наконец, общежитие горьковчан «Прибой» — основной приют наших сотрудников — грязноватое, шумное, гудящее и поющее до поздней ночи.

За нашу Советскую Родину!

БОЕВОЙ ЛИСТОК

№ 27 ноября 1977 г. ИЗ ЧАСТИ НЕ ВЫНОСИТЬ

Не сладко праздновать рожденье
Во глубине холодных вод.
Хранишь ты гордое терпенье,
Хоть думаешь "зачёс же чёрт".

Но коль родился ты мужчиной,
Достойно должен крест свой нести.
Ведь "Скат" не разнесёшь дубиной -
За это "очень можно сесть".

Пусть нам "Медведица" подарит,
Пусть нас "Онежец" подведёт -
Всем коллективом твёрдо верим,
Что "Скат" домой нас приведёт.

Ты снова сядешь за баранку,
Погонишь мощный свой "Запор"
И позабанке, слозаранку
Крутишь в родимый наш "... прибор"

Пока ж терпи, страдай, мужайся
Судьбой проклятой и простой.
Как ни крутила всё ж "подлодка
Из глубины придёт домой".

Пускай живёт мне как Барс,
Ты нас храни от лютых бед.
Хоть бьёт ногой тебя Бакарин,
И на ухо храпит Гармет.

Наш коллектив мужской небритый
С волненьем гаркнет: "Будь здоров",
Омой же наши рыла "цинком",
"Комбив" наш Буба Тесляров.

Редактор

В один из моих приездов на переотметку в Ленинград у меня состоялась беседа с Львом Петровичем Хияйненом, который в приказе о заводских испытаниях комплекса был очень дальновидно назначен заместителем Председателя комиссии. Мы

говорили обо всем, в том числе и о нашем быте. Он-то и посоветовал мне подготовить письмо об аренде мест в гостинице «Беломорье» на имя командира Беломорской Военно-морской базы, бывшего его слушателя в Академии контр-адмирала Симоненко и разрешил от своего имени обратиться с письмом к нему лично. Письмо, в котором институт просил 30 мест, хоть и родилось быстро, но в муках — все, что касалось вопросов оплаты со стороны института, подписывалось у Гл. бухгалтера с огромным трудом.

Сделав несколько безуспешных попыток попасть на прием к Симоненко, я решил попробовать на эту тему поговорить с директором гостиницы. Директором гостиницы была яркая блондинка, высокая, статная и красивая женщина, в разговоре с которой выяснилось, что мы земляки-ленинградцы, что наши ленинградские дома соседствуют в Купчино и мы даже нашли общих знакомых. В итоге, она пообещала мне помочь попасть на прием к Симоненко. И вот, благодаря ей, я попал к командиру базы, который, узнав, что я от Льва Петровича, одним росчерком пера зачеркнул 30, а другим написал: «Выделить 15». Так, мы на законном основании частично вползли в гостиницу «Беломорье» и за все время проживания в ней я не помню случаев применения к нам суровых административных мер. Таковы были наши бытовые дела.

А на лодке, как и во время перехода, основными нашими рабочими местами были первый отсек и рубка гидроакустики, капсула и камера обтекателя основной антенны. Теперь, когда на лодке была постоянная вахта экипажа, наше сообщение о работах в капсуле и обтекателе носило строго официальный и обязательный характер и каждый раз в лодочный вахтенный журнал записывалось начало и окончание работ. В один из таких дней наши работы проводились в капсуле и в прочном корпусе, а обтекатель был заполнен водой (антенна замачивалась перед очередным измерением сопротивления изоляции). Перед началом обеда я сообщил вахтенному офицеру о перерыве в работе в капсуле и мы отбыли на обед. Когда после обеда мы подъезжали к «Котласу», еще из окна автобуса мне показалось немного странным положение гондолы — она как будто бы наклонилась вперед. Перед началом послеобеденной работы все отправились в нашу «шару», а я в темпе побежал на корму «Котласа» в наш изолятор, чтобы взять нужные бумаги и успеть на диспетчерское совещание, которое проводил Башарин. Я вошел в тот момент, когда Башарин уже начал совещание с сообщения, что на лодке сейчас идет отработка системы дифферентовки. Поняв почему мне показалось странным положение гондолы, я пулей вылетел

из кают-компании «Котласа» и побежал на лодку. С криком открыта капсула я «провалился» через люк в центральный пост, здорово напугав вахтенного офицера. Мгновенно оценив ситуацию, он начал выравнивать лодку. Опоздай я ещё на пару минут на диспетчерское или не начни Башарин с того сообщения, капсулу непременно бы залило водой и никакого выхода в море не было бы, были бы крупные неприятности. С тех пор мы не только должны были сообщать об окончании работы в капсуле в центральный пост, но и сдавать её кому-нибудь из группы акустиков для задраивания крышек люка.

Огромный задел, созданный нами на переходе вселял уверенность, что мы успеем еще раз все проверить и до выхода лодки в море сможем подготовить экипаж акустической группы к практическим действиям. Начав ещё на ЛАО теоретические занятия с акустиками, мы продолжали их и в Северодвинске, которые вскоре стали подкрепляться практикой. Многие наши комплексники и сотрудники специализированных лабораторий передавали свои знания экипажу. Прежде всего практическим навыкам работы с аппаратурой комплекса надо было обучить техников-гидроакустиков и в этом деле, на мой взгляд, особенно преуспел Арнольд Вениаминович Виногор. Правда, и ученик у него был очень прилежный. К нашим заводским испытаниям мичман Козлов ориентировался в передающем тракте второй подсистемы почти на уровне его разработчиков. Учитель и ученик были очень довольны друг другом. И в каждый мой приезд в Ленинград уже из Западной Лицы я всегда привозил А. В. Виногору слова благодарности за учебу и приветы от мичмана Толи Козлова.

Полностью в штатном режиме, с электропитанием от корабельных сетей и с корабельной вентиляцией нашего комплекса мы начали работать после праздников числа с 10 ноября, хотя лаовцы считали точкой отсчета дату закрытия построечного удостоверения на нашу вентиляцию — 4 ноября. В те дни, когда наш обтекатель был заполнен водой, мы уже пробовали включать подсистему шумопеленгования, но в обстановке очень шумного берега и бухты, забитой сплошным ревом снующих буксиров, мы могли лишь сказать, что подсистема дышит, насколько её дыхание равномерно и без хрипов сказать было трудно. А вот связисты даже сумели опробовать свой передающий тракт. Правда, этому предшествовала длительная процедура получения специального разрешения на излучение от соответствующих служб заводов «Звездочки» и СМП, а также Заказчика. Вскоре нам представилась возможность оценить и как дышит подсистема шумопеленгования в условиях близких к

реальным. Башарин предупредил меня, что лодка будет заведена в специальный стенд размагничивания на середине бухты и простоит там сутки. Я сразу вспомнил, что ещё в Ленинграде, после консультаций с нашими цифровиками, мной был подписан у проектантов лодки в СПМБ «Малахит» какой-то документ, где упоминалось размагничивание лодки при каких-то сумасшедших эрстедах. На нашем обсуждении хода работ я сообщил, что будет происходить с лодкой и о том, что когда-то я уже расписался в отсутствии у нас страха перед эрстедами. Мы решили, что нам не страшен не только бумажный, но и «живой эрстед», а это мероприятие необходимо использовать с практической для нас пользой, тем более, что оно будет проходить ночь и день в воскресенье, когда бухта и расположенные на её берегах заводы в основном отдыхают. Довольно легко я сумел договориться с Башариным и Русаковым о небольшой группе скатовцев, которые тоже хотели бы «размагнититься». (О том оказывает ли сильное магнитное поле какое-либо воздействие на человека никто и не думал). Нам разрешили, но предупредили, чтобы мы запаслись едой и питьем, т. к. с лодки будет не уйти, никаких буксиров на берег не будет. Своевременно мы загрузились на лодку, каждый взял что-то себе поесть, а питьевую воду я принес в 10 литровой канистре из нержавеющей стали производства Адмиралтейского завода, которую поставил в наш сейф в рубке. На ЛАО, кроме канистры, нам также сделали большой металлический закрывающийся на ключ ящик, который мы временно поставили в рубке гидроакустики и использовали его как сейф для хранения документации и некоторых измерительных приборов. В моей памяти частично стерлась информация о том, сколько же нас было и кто конкретно (м. б. и от воздействия «злых эрстедов»), но сохранилась, что был Паперно, Зелях, Новожилов, Глебов, Сидоров, Нодельман…

И вот произошло первое включение подсистемы шумопеленгования в более или менее нормальной обстановке при надводном положении лодки. Ожил индикатор, тихая заводская бухта была у нас перед глазами. Где-то далеко чапал буксирчик, где-то шумела вода, выливающаяся в бухту из трубы, где-то тарахтела землечерпалка. Мы слышали все немногие шумящие объекты в бухте и знали их пространственное положение. Кроме того, Петя Нодельман и я делали пробные включения аппаратуры контроля помех, её калибровку. Так прошли ночь и день, мы как завороженные просидели и простояли в рубке, глядя на индикатор. В лодке было очень жарко и мы частенько прикладывались к нашей канистре. Через сутки нас притащили к пирсу и автобус фирмы «Пармет» развез нас по

гостиницам. Когда после размагничивания, мы утром снова появились на лодке, то я обнаружил, что наш сейф вскрыт и замок сломан, хотя из сейфа ничего не пропало. Ни документация, ни измерительные приборы, ни канистра с остатками воды. На мои вопросы команда акустиков только пожимала плечами. Но рубка всегда закрывалась на ключ и никто кроме них в неё не входил. Подозрение на офицеров-акустиков я отвел сразу же, а вот с нашими мичманами решил поговорить отдельно. Мне удалось их разговорить и они покаялись, что их попутал бес. Они были свидетелями нашей радости и видели, что мы неоднократно наливали из канистры и пили. Разве же мог подумать нормальный советский мичман-подводник, что наука на радостях пьёт воду? И когда мы ушли, им тоже очень захотелось отметить это событие. Опять же, они хотели, как лучше — аккуратно вскрыть замок, немножко отлить себе шила и снова закрыть, но получилось, как всегда. Здоровый Толя Горбач поднажал и замок сломался. И вот после долгой и утомительной работы их ждало ужасное потрясение — в канистре оказалась вода. Настроение было уже не то, вся ночь была испорчена. Толя пообещал мне починить замок, а я — оставить этот инцидент между нами. До обеда наша антенная команда усиленно крутила ручки «мегеров» и накрутила, что надо бы еще раз осушить обтекатель и сделать последние штрихи. Строители пообещали, что к вечеру обтекатель будет сухой, но они собираются буквально завтра снимать леса с нашей антенны, очищать его от мусора и наглухо задраивать-близок выход в море. Договорились, что пару суток они дадут еще нам поработать. В этот же день перед самым окончанием работы вышел из строя прибор 25, а его разработчик Юра Докучаев, он тогда был один из команды разработчиков этого прибора, вышел из строя еще в субботу. Начав выходной день с ПРЗ, Юра уже не мог остановиться и впал в экстаз, непрерывно и громко распевая лежа на кровати у себя в прибойском номере. Утро следующего дня началось с захода к нам в изолятор Юры Соболева и доклада, что «раз пошли на дело я и Рабинович». Его доклад был протранслирован по телефону на лодку в центральный пост и, немного поговорив о делах, мы разошлись. Часа через три я снова был в каюте и вдруг в неё влетел Соболев с сообщением, что в обтекателе «вырубилось» освещение. Он был очень взволнован и я попытался его успокоить, что сейчас, мол, позвоню на лодку, узнаю в чем дело и все будет в порядке. Но Юра сказал, что все было бы не так страшно, если бы в пространстве между лесами и антенной в очень неудобной позе не остался стоять Толя Сусарин с 70-килограммовым экраном на спине, который в кромешной тьме

невозможно поставить назад на антенну, а другого места, куда его можно было бы приткнуть просто нет. Прекрасно представив себе ситуацию, я с Юрой помчался на лодку. На объяснения, выяснения и устранение причины отсутствия освещения ушло минут 40 и все эти минуты Толя Сусарин мужественно как Атлант, держащий небесный свод, держал на своих плечах тяжеленный экран. Спустя полчаса раздался стук в дверь изолятора и вошел Толя. На мое предложение посидеть и отдохнуть Толя ответил скромной просьбой налить ему чуть-чуть шильца. Я достал из тумбы стола наш знаменитый алюминиевый 3-х литровый чайник, стакан и неизменный запас закуски — черствый хлеба, лук и чеснок и сказал, чтобы он сам распоряжался. Толя медленно налил половину стакана шила, добавил туда несколько капель воды и также медленно выпил. Собираясь уходить, он спросил можно ли еще грамульку. Я опять предложил ему остаться в каюте — до обеда было уже чуть более получаса. Но он только выпил еще четверть стакана, сказал спасибо и ушел. В Толе я был абсолютно уверен, я знал, что он может без последствий много выпить, тем более, что впереди был сытный талонный обед. Наши дообеденные попытки оживить докучаевский прибор результатов не дали. После обеда я ездил в город проведать Юру. На вопрос Паперно, как дела, я ответил, что Юра ещё поет. До выхода оставалось буквально несколько дней и Паперно позвонил прямо Громковскому с просьбой срочно прислать кого-то ещё из разработчиков прибора 25. Через день, к нашему большому удивлению, появилась начальник отдела, в котором велась разработка прибора, Ирина Константиновна Лобанова, доктор технических наук. Следующий день Юра снова пел, а подготовка к выходу у нас застопорилась. Было уже около полуночи, когда Паперно, узнав от меня, что Юра всё ещё поет, предложил вместе с ним подойти к Лобановой, которую пришлось поселить в «Прибой», т. к. в «Беломорье» не было мест. Мои возражения, что уже поздно и беспокоить Лобанову не очень удобно, Паперно начисто отверг. Мы перешли через дорогу и поднялись к номеру, где жила Лобанова. Паперно был ужасно сердит. Постучавшись, мы вошли в номер и увидели Ирину Константиновну, занятую вместе с техником из группы Новожилова прозвонкой одного из блоков прибора 25. Паперно в довольно резких выражениях обрисовал ей ситуацию, на что она, внимательно его выслушав, сказала спокойным и ровным голосом, что Юрий Михайлович Докучаев прекрасный специалист, но у него, как у каждого человека, есть свои маленькие недостатки и что завтра прибор 25 будет введен в строй. Утром у гостиницы «Прибой» садился в автобус

смущенный Юра Докучаев, а вечером заработал прибор 25!! Утром этого же дня я последний раз с Юрой Веселковым и мичманом Горбачем спустился в обтекатель, чтобы принять его после очистки от мусора и дать «добро» на снятие лесов и заполнение его водой. Срок нашей гауптвахты заканчивался, группа Веселкова уезжала в Ленинград, но еще не прощалась с лодкой и должна была приехать к нашему возвращению после первого выхода в море, чтобы сделать контрольный осмотр антенны и замеры сопротивления изоляции.

Они были первыми

К 20 ноября мы были полностью готовы к выходу в море. Начиная с этого первого выхода в море, мы ввели в практику, кроме еженедельных собственных диспетчерских совещаний с руководителями подсистем, проводить за два-три дня до выхода собрание всего нашего коллектива, на котором сообщалась цель выхода и задачи, стоявшие перед нами, окончательно конкретизировался список участников выхода и обсуждались различные организационно-технические вопросы. Накануне выхода на лодку прибыла большая группа флагманских специалистов бригады строящихся и ремонтируемых кораблей во главе с комбригом контр-адмиралом Горонцовым. Я впервые увидел комбрига, о котором слышал очень много самых невероятных рассказов, когда он быстро взбегал по трапу на борт лодки. Это был маленького роста коренастый человек с хорошо сидящей на нем адмиральской шинелью и в очень большой фуражке с неимоверно высокой тульей. С его появлением началась проверка лодки перед первым выходом в море. Под руководством Горонцова совершали первые выходы в море экипажи многих атомных подводных лодок — головных, серийных и опытных. Надо было отработать морские навыки экипажа в условиях смешанных команд с заводскими специалистами, конструкторами, представителями науки, приемки, госкомиссии; опробовать режимы максимальных нагрузок механизмов и систем, скоростей; провести глубоководные погружения. Иными словами — сдать экипаж и технику «под ключ».

Флагманский РТС бригады проверял готовность «Ската» со слов начальника РТС Славы Фролова и командира группы Ноиля Исхакова, а я присутствовал при этом как заложник от разработчиков комплекса и подтвердил готовность комплекса к обеспечению безопасности плавания. На этом первом выходе лодки в море от нас не требовались дальности и точности, но

сама по себе задача обеспечения безопасности плавания была очень ответственной. Ведь режимы комплекса, которые должны были эту задачу обеспечить не прошли ещё и швартовных испытаний и мы должны были на деле доказать, что, тем не менее, сможем обеспечить сдачу лодки!!

671РТМ . Белое море.1977 г.

И вот после всех приготовлений, отчетах о готовности к выходу, проверок и вавилинского столпотворения при загрузке в прочный корпус подводная лодка впервые выходит в море. Экипаж корабля почти утроен за счет присутствия гражданских специалистов. Только нас, скатовцев, девятнадцать специалистов и один зам. ответственного сдатчика. Вместе с нами идет в море ответственный наблюдающий от в/ч 10729 Ж. Д. Петровский (Жорж Денисович Петровский, тогда кап.2 ранга, жизнерадостный, жизнелюбивый и доброжелательный человек; он начинал офицером-акустиком в составе первого экипажа головной лодки проекта 705 и был первым оператором на станции «Енисей». Для меня он всегда был Жорж, с ним, одним из немногих среди сотрудников в/ч 10729 и моих морфизовских коллег, я прошёл весь путь сдачи комплекса, начиная от Северодвинска 1977 года и до Западной Лицы 1982 года.) Размещаемся мы на наших стандартных местах первого отсека. Теперь мы все не только с нашими лежаками-«самолетами», постельными принадлежностями, личными вещами, документацией и измерительными приборами, а еще и с болтающимися через плечо аппаратами «ИДА» (индивидуальный дыхательный аппарат) — так надо, ведь мы на лодке, идущей в море, да еще впервые. Я уже устроился в торпедном погребе, но

присутствие в нашем составе А. И. Паперно неожиданно обернулось для меня существенными жилищными благами по сравнению с остальным нашим народом. Как перед первым, так и перед всеми последующими выходами, когда на лодке было много гражданских специалистов, происходила утомительная процедура согласования с ответственным сдатчиком лодки Башариным нашего количественного состава, мест размещения и мест приема пищи. Т. к. на этом первом выходе лодки в море от нашего комплекса очень многое зависело, то мне не пришлось биться за каждого скатовца, а когда я сказал, что с нами идет Первый зам. Громковского и ему нужно обязательно место в каюте и кормление в офицерской кают-компании, это было сразу принято. Таким образом, Паперно оказался в двухместной каюте (каюте-слишком громко сказано, просто четыре стены в груде столярного мусора) во 2-ом отсеке, но с одной койкой, временно закрепленной между первым и вторым этажом. После загрузки он предложил мне, как заместитель заместителю, расположиться со своим лежаком под его койкой, что я и сделал, перетащив своё барахло из торпедного погреба. Паперно тщательно оборудовал свое лежбище и даже сделал задергивающуюся шторку. На своей койке он помещался даже сидя по-турецки, а я заползал на свой лежак, извиваясь как змей. Главной задачей этого выхода было отдифферентовать лодку, «научить» её погружаться и, что не менее важно, всплывать, а также проверить основные системы перед проведением госиспытаний. Как только отданы швартовы включается наш комплекс, за пультом управления акустики лодки, за спиной которых два эшелона: первый — Паперно, Зелях, Новожилов и я; второй — все наши, кому удалось втиснуться в рубку.

Комбриг, прибыв на корабль, сразу скрылся в отданной ему командирской каюте и только когда мы вышли из северодвинской бухты и прошли Никольский маяк он появился в центральном посту. Стоя у открытой двери рубки, я увидел весьма странно одетого человека, который сидел в командирском кресле и хриплым голосом отдавал команды. Это был человек без единого намека на флотскую выправку и энергичность вбегавшего по трапу лихого адмирала. На ногах комбрига были домашние тапочки, затем следовали широкие черные сатиновые шаровары, заправленные внизу в толстые шерстяные носки. Верхняя часть туловища была обтянута старой тельняшкой, на которой кое-где виднелись дыры, и, в довершение ко всему, адмиральская короткая толстая шея была обмотана черным шарфом, концы которого свисали на выступающий живот. Его можно было принять и за морского пирата, и за простуженного усталого

человека, уютно устроившегося в кресле. В таком виде «бригадир» появлялся в центральном во время всего нашего первого выхода и хриплым низким голосом со множеством сочных ругательств отдавал необходимые распоряжения, как говорили — «учил ходить». А пока, в паузах между докладами из отсеков, адмирал «снимал стружку» с командира, который не знает корабля и не умеет им управлять, с ответственного сдатчика, который не умеет строить корабли, и для каждого, кто находился в ЦП, Горонцов нашел что-то, что тот не умеет делать. Увидев меня в проеме двери рубки, комбриг спросил, что я, раз… ай, здесь делаю и всего двумя словами сказал, чего я не знаю и не умею делать (возможно он был прав). Когда комбриг удалился в свою каюту, ко мне подошел Боря Башарин и сказал, чтобы я не удивлялся. Это обычная манера поведения адмирала, которую все знают и уже к ней привыкли. Мы все еще шли в надводном положении, учили наших гидроакустиков работать с подсистемой шумопеленгования и учились сами. В это же время на лодке шла проверка её систем, мы переходили из одного полигона в другой, приближаясь к месту нашего первого погружения. Паперно довольно трудно переносил часы вынужденного безделья, когда мы, например, просто болтались наверху и ждали «добро» на переход в другой район. Он уже ознакомился с лодкой и ему, как человеку очень деятельному, в эти периоды было скучно. В такой период скуки я однажды застал его сидящим на своей койке и выглядывающим из-за шторки. Он напоминал мне какую-то маленькую птичку, посаженную в клетку. Паперно обратился ко мне с просьбой достать несколько капель машинного масла, чтобы смазать его электробритву, которая нещадно скрежетала. Я взял его бритву и сказал, что быстро вернусь. Первым делом я пошел в нашу рубку и по пути встретил Игоря Левчина, от которого узнал, что как раз сейчас мичман Горбач смазывает приводные шестеренки штурвала наведения на пульте станции «Арфа-М». В рубке было два мичмана — Толя Козлов, ненадолго подменивший Игоря, дремал перед индикатором ШП, а Толя Горбач сидел перед поднятой крышкой арфовского «пианино» и, мурлыкая что-то себе под нос, деловито опускал кисточку в бутылочку с желтоватой жидкостью и смазывал шестеренки. В рубке слабо улавливался знакомый запах шила. Я присел рядом и попросил Толю дать мне кисточку, чтобы смазать бритву. Поднеся её к бритве, я уже однозначно уловил запах шила. Оказалось, что мичман Горбач чуть-чуть перепутал и взял не бутылочку с маслом, а с канифолью, растворенной в шиле. Как могли два мичмана-подводника не унюхать родной и знакомый аромат шила, я представить себе не мог. Хорошо, что это не увидел

Беркуль, Толе было бы несдобровать!

Официальных разрешений выходить наверх было не очень много, но чисто физиологические потребности более чем двух сотен душ заставляли командование закрывать глаза на самоволки в ограждение рубки, где можно было ещё заодно и покурить. На всех, кроме командования лодки и несущих вахту в центральном посту, у которых был отдельный гальюн на средней палубе 3-го отсека, было всего два гальюна — во втором отсеке на нижней палубе и в седьмом. Поэтому ограждение рубки никогда не пустовало, а когда объявлялось официальное разрешение выхода наверх, то в ограждении набивалось так много людей, что стоять приходилось лицом к лицу, но из-за дымовой завесы лица рядом стоящего было не увидать. Да ещё сквозь толпу прижавшихся друг к другу всё время сновали в самую корму ограждения и обратно те, кому было невтерпеж. Верхневахтенный офицер, кроме своих прямых обязанностей, еще и регулировал наполнение ограждения рубки. Вторая видимая проблема присутствия такого количества людей на лодке была связана с тем процессом, который выгонял многих наверх — с приемом пищи, особенно жидкой. На этом выходе было пять или шесть (!!) смен для еды, камбуз был раскален до предела, почти без перерыва народ ел, пил и…… снова ел. Когда последняя смена заканчивала завтрак, первая уже ждала команды обедать. В такой сложной обстановке мы подходили в заданную точку (глубоководная часть Белого моря в Кандалакшском заливе), чтобы встретиться с кораблем обеспечения (СКР) и первый раз погрузиться.

В центральном адмирал появился теперь уже перед самым первым погружением лодки. СКР уже ждал нас. В центральном посту была напряженная обстановка, после прозвучавшей с него на всю лодку команды: «боевая тревога, готовность № 1 подводная, погружаемся на глубину 100 метров, осмотреться в отсеках», передвижения из отсека в отсек были запрещены, все переборочные люки задраены. По готовности № 1 вся гидроакустическая группа должна находиться в рубке, поэтому в рубке было ужасно тесно и душно. Моим излюбленным местом в центральном посту, когда я хотел понаблюдать за действиями экипажа, был узкий тупичок от рубки на левый борт, где с одной стороны, прижавшись задними стенками к рубочной переборке, стояли пульты наших станций НОР-1 и НОК-1, а с другой — приборы информационной системы «Омнибус». Центральный пост сразу наполнился докладами по громкоговорящей связи из отсеков: «шестой осмотрен замечаний нет», «первый осмотрен замечаний нет»… Адмирал уже никого не ругал, а молча сидел в

кресле и наблюдал за действиями командира, офицеров и мичманов, изредка отдавая команды. В это время внимание акустиков было сосредоточено не только на индикаторе ШП, но и на станции «Арфа-М», которая осуществляла активный осмотр акватории погружения. Одновременно мы устанавливали звукоподводную связь с надводным кораблем по простой схеме: «первый, первый я второй, как слышите, прием». Очень быстро корабль начал нам отвечать: «второй, второй, я первый, слышу вас пять баллов, прием» и т. д. В этой напряженной обстановке мы даже не сумели как следует отреагировать на первый состоявшийся сеанс связи и приняли это как само собой разумеющееся. Периодически из рубки поступали доклады — «центральный, акустик, горизонт чист» и центральный доброжелательно подтверждал получение информации — «есть, акустик». Как-то по особому, м. б. даже тревожно, звучали доклады боцмана, который сидел за пультом системы «Шпат» и я видел, как он работает рычагами управления рулями глубины — «глубина 10 метров, дифферент на нос один градус, лодка погружается», «глубина 50 метров… лодка погружается»…… Может быть особое звучание докладов боцмана было вызвано тем, что в отличие от всех других докладов, в которых не улавливались явные действия и их характер был успокаивающим (замечаний нет, горизонт чист и т. д.), его сообщения несли ярко выраженное действие (лодка погружается), которое происходило с кораблем впервые в его жизни. Погуляв некоторое время на глубине 100 метров, мы начали всплывать. И хотя корабль надводного обеспечения внимательно наблюдал за обстановкой в районе нашего погружения и всплытия, снова внимание наших акустиков было приковано к индикатору станции «Арфа-М». Мы благополучно всплыли, напряжение спало, был дан отбой боевой тревоги, объявлена готовность № 2 надводная и комбриг, отругав командира лодки и ответственного сдатчика, удалился отдыхать. Но первое погружение для нас не прошло бесследно. Сейчас трудно вспомнить причину, но почему-то в первом отсеке решили открыть нижнюю крышку люка и из трубы между крышками на верхнюю палубу обрушился водопад. Во время погружения через неплотно закрытую верхнюю крышку набралось тонны две беломорской воды, которая, излившись на палубу, слегка обрызгала верхних жителей первого отсека и устремилась в торпедный погреб, основательно подмочив наши спальные места и полностью залив все спальные принадлежности ведущего инженера Сидорова. Борис Аркадьевич ужасно разозлился, но, наверное, по большей части на себя. Первоначально на этом месте был Женя Щуко, а Сидоров уговорил его поменяться с ним

или просто переехать. Пришел старпом, посмеялся и разрешил нам подсушиться в турбинном отсеке, где всегда «ташкент». Всего «Сидорова» и кое-что из наших подмоченных вещей мы притащили в 6-ой отсек и быстро высушили прямо на горячих корпусах турбин и многочисленных трубопроводах. Затем были еще погружения и всплытия, переходы в другие районы, надводные положения с нещадной качкой, мы бегали наверху и внизу от самого малого и до самого полного хода, корабль, все его машины, механизмы и частично гидроакустический комплекс зажили настоящей морской жизнью. На протяжении всего этого выхода наш комплекс отлично функционировал, мы поддерживали постоянный акустический контакт и связь с кораблем обеспечения, мы наблюдали за далеко проходящими надводными судами, с первого же включения пришлась по душе акустикам станция «Арфа-М», обеспечивавшая погружение и всплытие лодки. Отличная работа комплекса докладывалась по инстанциям вверх (от командира группы акустиков через начальника РТС командиру лодки и комбригу, а также в радиодонесениях на базу).

В противоположность нам, у наших коллег агатовцев и азимутовцев не все ладилось. И если первые были вообще ещё очень далеки от решения каких либо конкретных задач, то у вторых происходили досадные сбои в определении наших координат и мы иногда «шли» по Гудзонову заливу, а иногда в подводном положении продолжали идти уже по просторам Канадской тундры. Но не только наш комплекс обеспечивал этот выход, мы сами тоже помогали лодке произвести проверки дифферентовки и кренования, перетаскивая из носа в корму и с левого борта на правый тяжелые металлические болванки. Конечно же, мы изыскивали любую возможность, чтобы в максимальной степени проверить комплекс. И хотя наши «Куплеты» и «Обухи» были еще впереди, этот и последующие выходы в декабре 1977 года дали нам огромный практический материал о работе комплекса в реальных условиях. Приближалось окончание этого тяжелого и напряженного восьмисуточного первого выхода лодки в море и на одном из обсуждений наших дел родилась идея попросить командование лодки дать нам возможность персонально, не совмещая с лодочными делами, поработать по обеспечивающему нас СКР'у. Я отправился «договариваться с таможней». Перед тем как идти к комбригу, командир, глядя на меня своими хитрющими глазами, спросил: «а не подведете, ёбть, Борис Владимирович?» Я не понял кого и почему мы подведем, но громко сказал: «никак нет, Сергей Иванович» и тихо добавил: «ёбть». Наша просьба была

удовлетворена, но почему-то по лодке было сделано сообщение о проведении испытаний комплекса «Скат». Поскольку никаких схем взаимного маневрирования не было, мы выбрали самый простой и понятный вариант, который и был по радио передан на СКР. Корабль должен был удаляться от нас в сторону Кандалакши, меняя скорость хода через определенные промежутки времени. В назначенное время лодка погрузилась и мы начали работу. СКР удалялся, а мы как маятник ходили взад и вперед, делая циркуляции и меняя угловое положение к направлению движения надводного корабля. С первого момента работы наши акустики держали уверенный контакт с кораблем, докладывая на ЦП о всех изменениях его скорости хода. Это была наша первая непосредственная работа по надводной цели в реальных условиях. СКР удалялся, но все время присутствовал на нашем индикаторе. Почти одновременно в ЦП раздались два доклада — штурман доложил, что по его прокладке СКР подошел к боновым заграждениям на входе в Кандалакшу, а акустик, что цель застопорила ход. Мы всплыли, связались по радио с кораблем, от которого получили подтверждение докладов нашего штурмана и акустика. И хотя у нас не было точных данных ни о гидрологии в этом районе моря, ни об уровне шумности цели, ни об уровне собственных помех, дистанция, на которой акустики обнаруживали СКР, особенно на его самом малом ходу, говорила о больших возможностях комплекса. Это был наш первый успех, наш первый триумф в длинной цепи маленьких и больших побед и, конечно же, неудач на пути сдачи опытного образца комплекса, который произвел огромное впечатление на военных и всех гражданских специалистов, находящихся на борту, включая нас самих. Мы получили поздравления от командира лодки, от находившихся на борту Гл. технолога ЛАО В. И. Водянова (в то время он координировал от 1 ГУ МСП все работы по испытаниям лодки) и зам. Гл. конструктора лодки С. Н. Хорюшина, от многих офицеров, от наших коллег азимутовцев и агатовцев. Совершенно особым образом отметил наш успех комбриг. Следом за командой «выход наверх разрешен» по всей лодке раздался хриплый голос адмирала: «Первыми выходят скатовцы». Такое поощрение надо было действительно заслужить.

Наше самое глубокое погружение в тот выход мы совершили на глубину 150 м за день до возвращения домой и довольно долго шли под водой. Это было 27 ноября 1977 года. И надо же было так случиться, что это совпало с моим днем рождения и тогда же произошла моя близкая встреча с комбригом. Сначала мои товарищи, скатовцы, тепло поздравили меня, вручили подарок и зачитали шуточное поздравительное стихотворение,

написанное на бланке Боевого листка с автографами всех наших участников выхода. Этот Боевой листок мне очень дорог и его подлинник я храню до сих пор. (Фотография с Боевого листка приведена и в этих воспоминаниях, но с несколько смягченными мною выражениями в первом и третьем четверостишьях по сравнению с оригиналом, который был написан и зачитан в сугубо мужской компании, да ещё под водой. Надеюсь, что авторы меня простят.) В соответствии с последним четверостишьем:

Наш коллектив мужской небритый
С волненьем гаркнет: «Будь здоров»
Омой же наши рыла шилом
«Комдив» наш Буба Тесляров

мы отметили моё 37-летие и я был вызван в центральный пост. В центральном, кроме несущих вахту членов экипажа, находилось командование лодки, много свободных от вахты офицеров и мичманов, наши гражданские коллеги. Так уж получилось, что на лодке отмечали, если я не ошибаюсь, первый день рождения одного из участников первого её выхода в море. Меня поставили рядом с командиром, который взял в руку микрофон и все отсеки узнали, что «представителю ЦНИИ „Морфизприбор“» Теслярову Борису Владимировичу сегодня, ёбть, исполнилось 37 лет… После вручения удостоверения о нахождении на глубине 150 м с градусами и минутами северной широты и восточной долготы, скромного военно-морского подарка-тельняшки, банки вяленой воблы, банки компота и банки сгущенки командир сказал, что теперь я должен обязательно представиться комбригу, для чего нужно «взять с собой» и идти в командирскую каюту, где комбриг отдыхает. Выполнив напутствие командира, я отправился во второй отсек, подошел к командирской каюте и, как водится на флоте, произвел одновременно три действия: постучался, произнес «прошу разрешения» и вошел. В каюте был полумрак, адмирал лежал на койке на спине с закрытыми глазами, его выступающий живот мерно колыхался в такт с шумным дыханием. Не зная что делать дальше, я решил уже выйти из каюты, но в этот момент услышал хриплый голос: «Какого хрена приперся». Я выпалил: «Виктор Васильевич, прибыл по случаю дня рождения», забыв назвать себя. Адмирал приподнялся на койке и попросил меня подойти. Я подошел, комбриг притянул меня к себе, приобнял и прохрипел мне в ухо: «Боренька (!!??), у тебя есть что-нибудь с собой?» Я достал свою фляжку, а Виктор Васильевич, указав на стаканы,

стоявшие на столе, сказал: «Наливай». Мы выпили по чуть-чуть за мой день рождения, закусили черствой горбушкой хлеба с чесноком, которые лежали в ящике стола и с чувством выполненного долга я оставил комбрига отдыхать дальше. Но на этом мой день рождения не закончился. Я был снова вызван по громкоговорящей связи в центральный. Когда я вошел, командир БЧ-5 Валера Андронов своим негромким голосом сказал, что меня к телефону и указал на лежащую трубку. (Когда лодка, стояла у пирса, то с берега на нее подавалась телефонная связь. Телефон стоял в центральном посту и мы часто им пользовались, его не убирали и когда мы ходили в море.) Я взял трубку и сказал алё, которое утонуло в раскатах смеха всех в ЦП присутствующих. И на этой шутке меня ловили многократно.

Это был запоминающийся выход, на котором мы отлично справились с задачей обеспечения безопасности плавания подводной лодки. За все время нахождения в море в работе комплекса не было ни одного сбоя. Когда мы вернулись на базу, из Северодвинска полетела самая короткая служебная телеграмма, которую я видел за все годы работы. К сожалению, копия, которую я хранил долгие годы, куда-то затерялась. Но помню я её дословно. Два адреса — Москва Рубка 1 Свиридову и Ленинград Вега Громковскому, две подписи — Водянов и Русаков, два слова — Скатовцы молодцы.

И в заключение этой главы я хочу назвать тех скатовцев, которые тогда были на выходе Не знаю по какой причине, но на этой лодке даже спустя почти 5 лет после её первого выхода в море ни в одном из отсеков не были установлены памятные мемориальные доски с выгравированными именами тех, военных и гражданских, кто были первыми, как это обычно всегда делалось. Но если бы такие доски были, то в торпедном отсеке среди фамилий экипажа, военных и гражданских специалистов были бы следующие наши фамилии: Беркуль, Ванюшкин, Гурин, Гутенков, Глазов, Докучаев, Емшанов, Зелях, Зеленцов, Кокошуев, Королев, Новожилов, Нодельман, Паперно, Сидоров, Смола, Тесляров, Черняев, Штремт, Щуко.

Чупа-губа, Сосновая, Умба…

В декабре мы были участниками ещё двух выходов в море уже на государственные испытания лодки. Перед нами стояла всё та же задача — обеспечение безопасности плавания, а корабелам нужно было успеть провести основные испытания лодки и подписать акт приемки ещё в этом году, несмотря на то, что времени оставалось очень мало и Белое море должно было вот-

вот «встать» — северная зима «закручивала гайки». Уже на обеих этих выходах нас выводил в открытое море и встречал на входе в Северодвинскую бухту ледокол. На лодке теперь присутствовала госкомиссия во главе с её Председателем контр-адмиралом Н. С. Борисеевым и было все также много гражданских специалистов. Работа шла круглые сутки (на кораблях в море по другому и быть не может) и очень интенсивно. На втором выходе у лодки были две основные задачи — измерение физических полей, в том числе акустического поля, и глубоководное погружение. К нашему обеспечивающему испытания СКР'у добавился еще буксир с «Дубравы», которому приходилось часто бегать в Северодвинск то за нужным специалистом, то за нужными бумагами и т. п., а во время глубоководного погружения должна была добавиться подводная лодка проекта 667БДР с комплексом «Рубикон» на борту, которая выходила на свои собственные испытаниями. Во время замеров акустического поля мы решили произвести первую калибровку аппаратуры контроля акустических помех и выставить нулевое значение, относительно которого будут происходить все дальнейшие измерения. Поэтому в нашей команде появился Герман Исидорович Усоскин, руководитель группы одного из секторов акустического отделения, в котором велась разработка этой аппаратуры (Герман Усоскин, в работе и жизни такой же стремительно-энергичный с мгновенной работой мысли и мгновенной реакцией, как при спуске на горных лыжах). На этом и последующем выходах мы продолжали осваивать наш комплекс и помогали осваивать его группе гидроакустиков. Из двух офицеров наиболее быстро всё схватывал и запоминал командир группы Ноиль Исхаков, но он не заставлял себя особенно углубляться в получаемые знания и они носили у него несколько поверхностный характер, хотя акустик он был отличный. Игорь Левчин был не так быстр, осваивал комплекс медленней, но более основательно и углубленно. Возможно это определялось их разделением обязанностей и Левчину, как инженеру-акустику, нужно было более глубоко «влезать» в технику, чем командиру группы Исхакову. Среди мичманов лидировал Толя Козлов, который хотел знать всё, а Толя Горбач был большой лентяй и ничего особенно знать не хотел. Очень часто нашим внимательным слушателем был начальник РТС Слава Фролов. На втором выходе моя жилищная «малина» кончилась и я, как все, жил в первом отсеке, в торпедном погребе, но вместе с ответсдатчиком лодки и сдатчиками других систем продолжать кормиться в офицерской кают-компании. Этот выход запомнился суточной стоянкой в надводном положении в Чупа-губе Кандалакшского залива, где

проходили замеры физических полей лодки. А недалеко от поселка Чупа на берегу моря находилась международная биостанция и ученые биологи из Англии, Японии, Франции, Америки и др. стран с интересом разглядывали нас в бинокли и подзорные трубы (!?). Наиболее важным для нас, скатовцев, было измерение акустического поля корабля и одновременно первая калибровка АКП. Эти измерения производились специально оборудованным судном ГКС (гидроакустическое контрольное судно). Было решено, что для обеспечения связи и одновременно за наблюдением за измерениями на ГКС отправится представитель нашей военной приемки Е. А. Смирнов. Когда в район пришел ГКС, наш командир очень быстро договорился с командиром ГКС и с него был спущен катер («маленький»), который и забрал Женю Смирнова. Между нами быстро установилась звукоподводная связь. В числе многих режимов движения лодки при измерениях был и особый режим «тишина». Работали только основные машины и механизмы, обеспечивающие жизнедеятельность лодки и экипажа, запрещалось всякое передвижение по лодке, открывание дверей постов и кают, открывание крышек переборочных люков, запрещались любые удары и стуки, включая стуки ложек о тарелки и миски. Именно такой режим соответствует минимальному внешнему акустическому полю лодки, а также минимальному собственному уровню акустических помех и является наиболее благоприятным для работы системы шумопелегования, установленной на борту. Неоднократные ныряния под ГКС на различных режимах движения прошли успешно, также как и первая калибровка аппаратуры контроля помех. Этому способствовала пятибальная акустическая связь, которую мы поддерживали с Женей Смирновым. Когда, закончив работу, мы всплыли и велись радиопереговоры с ГКС, Женя раздобыл у кого-то из экипажа ГКС гитару и устроил нам настоящий концерт с борта ГКС, лишний раз доказывая отличное функционирование звукоподводной связи. На этом выходе Женя к нам больше не вернулся и с ГКС ушел в Северодвинск. Теперь нам предстояло глубоководное погружение. Правда, в Белом море нет глубин, где мы могли бы погрузиться на предельную рабочую глубину 400 метров, но есть одно местечко в Кандалакшском заливе, где можно нырнуть на 300. Туда мы и пошли. Если мне не изменяет память, это в районе губы Сосновой со стороны Кольского побережья залива, где находится поселок Умба. Придя в район, мы стали ждать наше обеспечение. Первым пришел буксир и пока мы ждали остальное обеспечение был организован поход на буксире в Умбу за рыбой. В этом поселке был большой

рыбзавод, поставлявший деликатесные породы рыб по т. н. спецзаказам. Поскольку приобретение сёмги, гольца и прочих деликатесов происходило за «лодочную валюту», посторонних глаз должно было быть как можно меньше и никто из науки допущен на буксир не был. Через некоторое время командир сообщил нам, что обеспечивающая лодка и СКР уже находятся в полигоне и нужно установить с ними звукоподводную связь. С СКР мы очень быстро установили надежную связь, а наши попытки выйти на связь с лодкой результата не дали и мы, чтобы отбросить всякие сомнения по поводу внутриведомственных интриг (чей тракт связи лучше — серийного «Рубикона» или опытного «Ската»), решили на БДР подсадить нашего человека. Но мы не располагали резервом среди нашего состава, тем более, среди связистов. И тут кто-то вспомнил, что в Северодвинске нас ждёт М. Х. Зильберг (Макс Зильберг, можно сказать Главный конструктор гермоблоков капсульной группы аппаратуры, мягкий и тактичный человек, надежный и заботливый товарищ. Участник докового перехода, беззаветно преданный делу, он предлагал остаться в капсуле на первом выходе лодки в море, чтобы на самом себе прочувствовать в каких условиях будет работать аппаратура и убедиться в правильности конструкторских решений. И это его предложение было абсолютно серьёзным), который после каждого нашего возвращения сразу же нырял в капсулу и проверял состояние капсульной группы аппаратуры и условия её работы. И хотя сама по себе идея капсулы была впервые реализована в ГАК «Рубикон», конструкция капсульной группы аппаратуры в виде гермоблоков реализовывалась в практике гидроакустического приборостроения впервые в нашем опытном образце. Зная серьезное отношение Макса к делу, его постоянную готовность выполнить любое поручение, эта идея была сразу же одобрена и я пошел договариваться с Башариным о доставке сначала к нам, а потом на БДР Макса. Очень скоро, с очередным рейсом буксира в Северодвинск и обратно, в нашей команде появился Макс. Ко всем его положительным качествам у Макса была ещё и хорошая дикция. Пробыв у нас около суток, Макс получил необходимый инструктаж у связистов и опять с помощью буксира был снят с нашей лодки и доставлен на БДР. Конечно, это было простым совпадением, случайностью, но с приходом Макса на БДР наладилась связь. Всё было готово к глубоководному погружению.

Итак, мы должны были погрузиться на 300 метров. Перед погружением командир обратился по громкоговорящей связи ко всем гражданским специалистам с объяснением, что будет происходить на лодке и как мы должны себя вести. Главное в

нашем поведении было оставаться на своих рабочих или спальных местах, категорически запрещалось всякое передвижение по лодке. Опять была боевая тревога, готовность № 1 подводная, но отличалась она от всех других тем, что все переборочные люки и двери всех постов и кают были открыты. Делалось это для того, чтобы избежать возможного заклинивания люков или дверей от сильного гидростатического обжатия корпуса лодки. Погружение началось. Этот маневр застал меня в рубке гидроакустики и опять я слышал доклады боцмана о том, что лодка погружается. Но когда на глубине 200 метров стали слышны легкие потрескивания корпуса корабля, доклады боцмана стали мной восприниматься не просто по особому, а очень даже тревожно. А наши акустики успокаивали ЦП чистым горизонтом и пятибальной связью с кораблями обеспечения. Потрескивания слышны были и при дальнейшем погружении до трехсотметровой глубины и являлись следствием гидростатического обжатия корпуса и забортной арматуры. Пробыв положенное время на глубине, мы всплыли, а обеспечивавшие глубоководное погружение буксир и СКР тут же покинули нас. Первое глубоководное погружение лодки прошло успешно. Теперь наступил черед поздравлять проектантов корабля и строителей и, безусловно, экипаж за четкие и абсолютно правильные действия при таком ответственнейшем маневре. Но цепь случайных событий была продолжена. Как будто фортуна решила способствовать только нам — после глубоководного погружения опять прервалась связь с лодкой БДР. Мы дождались всплытия БДР и по радио узнали, что у них на борту имеют место неисправности в системе энергоснабжения и они возвращаются в Северодвинск. Что было бы с нашим «резидентом» на этой лодке, если бы там всё было в порядке, можно только гадать. Известны случаи, когда в таких ситуациях наши люди оставались «пленниками» и вынуждены были путешествовать с лодкой до окончания её собственных работ. В этот раз мы пришли почти одновременно в Северодвинск, но у Макса возникли серьезные проблемы со службой режима и охраны на СМП. Ведь уходил он в море с «Дубравы», а пришел на СМП, без всяких пропусков и допусков. Но все разрешилось благополучно, Макса выпустили с СМП и мы встретились в гостинице.

Следующий выход был самым длительным в 1977 году и продолжался 12 суток. Этот и последующие северодвинские выходы 1978 года лодка совершала уже без комбрига Горонцова, а в сочиненной кем-то из лаовцев большой поэме о сдаче головной лодки были истинные и шуточные слова, посвященные

Виктору Васильевичу:

Мы погружались у Сосновой
Учил ходить нас Горонцов
Тому учению основой
Был голый мат, без лишних слов.

Лодка поочередно сдавала свои задачи, а мы, наравне с акустиками, несли вахту в рубке перед пультом и находились в постоянной готовности устранять возможные неисправности (комплекс всё еще не был укомплектован возимой частью ЗИП'а).

На этом выходе нас ждал сюрприз с пересадкой в море на буксир примерно на полсуток и возвращение назад на лодку. Проходила испытания корабельная система жизнеобеспечения «К-2000»(или 200), рассчитанная на присутствие на лодке, в основном, только экипажа. Какое бы спокойное море не было, процедура по пересадке людей всегда очень опасна, а в декабре Белое море редко бывает спокойным! Нам оставалось еще трое суток напряженных лодочных испытаний, в числе которых была имитация торпедных стрельб и проверка мореходных качеств лодки, когда совершенно неожиданно на море установилась почти штилевая погода и полный цикл мореходных испытаний лодка не прошла. Нужен был небольшой шторм, чтобы в надводном положении лодку бросало, швыряло, накреняло, заливало водой и оголяло гребной винт. А пока мы неторопливо шли в надводном положении, ограждение рубки было почти пустое и лишь изредка появлялись желающие покурить или пройти в самую кормовую его часть. Верхнюю вахту нес помощник командира Володя Хияйнен. Когда было не очень много народа наверху, мне разрешали постоять на мостике (даже командир) или посидеть на крыше ограждения при поднятом козырьке. В очередной раз налюбовавшись морскими просторами и незабываемой картиной омывания носовой части лодки пенящейся водой, я собрался вниз, а помощник продолжал нести вахту, сидя на крыше перед поднятым козырьком. Уже у самого люка я случайно бросил взгляд на мостик и увидел, что козырек начал медленно закрываться и в это же время услышал, как закричал по трансляции вниз Хияйнен. Козырек остановился почти коснувшись его колен. В толстых меховых брюках, в свитерах и канадке Володе уже было бы не пролезть вниз в уменьшающуюся щель и не вытащить ноги на крышу ограждения. А козырек закрывается очень плотно с большим гидравлическим усилием. Кто-то нажал не на ту кнопку…

Прождав сутки у моря плохой погоды, Председатель,

довольный всеми другими результатами, принял решение идти домой, а эти испытания, как и некоторые другие лодочные, напрямую зависящие от функционирования в штатном режиме гидроакустического комплекса и БИУС переползали на следующие годы… Перед входом в Северодвинскую бухту мы долго стояли и ждали пока ледокол несколько раз расчищал нам путь и готовил место у заводского пирса для долгой стоянки до следующей навигации 1978 года. Заканчивался 1977 год, лодка прошла запланированные госиспытания, которые наш комплекс обеспечил безотказным функционированием. Официально, по документам, подписанными Государственной комиссией по приемке, 28 декабря 1977 года головная подводная лодка проекта 671РТМ зав.№ 636 была введена в строй и получила тактический номер К-524.

На Новый год мы уезжали домой в Ленинград.

Макс

Январь нового 1978 года начался для меня с возвращения уже 3 января в Северодвинск и знакомства с новым капитаном «Котласа». От командования «Котласа» во многом зависели наши условия работы и поэтому мы всегда старались поддерживать хорошие отношения. Новым капитаном был бывший старпом с точно такой же ещё одной дубравской плавбазы «С-221» или, как её называли, «эска», Николай Хацкевич. (небольшого росточка, неопределенно-среднего возраста, щупленький, не очень разговорчивый, почти всегда злой и вообще не такой симпатичный, как бывший флотский офицер Старостин, который остался на «Котласе» старшим помощником). Пармет находился пока в Ленинграде для решения жизненно важного автобусного вопроса, т. к. наш автобус в самом конце года был отозван в институт, а Ира Торхова должна была решить личные дела, связанные с переводом своего сына на учебу в школу Северодвинска. Мне же предстояло принять участие в окончательном согласовании графика дальнейших работ на лодке с учетом подготовки и проведения наших швартовых испытаний (мероприятие «Куплет-1»), который был ужасно запутанно еще в конце декабря в «первой редакции» составлен ответственным сдатчиком лодки, и подготовить «плацдарм» для развертывания работ по комплексу. Башарин, несмотря на большой опыт сдачи лодок, мог любой простой вопрос так запутать, что трудно было даже понять, о чем вообще идет речь. Возможно, что это и был высший судостроительный профессионализм. В той же сдаточной эртээмовской поэме, о литературных достоинствах которой

можно спорить, как и об этих моих воспоминаниях, были слова посвященные и Башарину, которые очень точно его характеризовали:

> И чтоб дымок испарин клубился бы над каждым лбом
> Был ответсдатчиком Башарин поставлен на заказе том.

Вместе со мной выехал в Северодвинск руководитель группы конструкторского сектора Макс Зильберг. Он был также автором идеи заливки кабельных разъемов капсульной группы аппаратуры и переходных муфт сильпеном (герметизирующим пеноообразным полимером) и прежде, чем эровцы должны были начать эти работы в капсуле, Макс настоял на проведении натурного эксперимента, подтверждающего правильность идеи предохранения от конденсации воды в разъемных кабельных соединениях в условиях высокой влажности воздуха в капсуле. Макс должен был составить методику проведения испытаний, согласовать её, провести испытания и оформить протокол. Приезд наших специалистов и полное развертывание подготовительных работ к проведению мероприятия «Куплет-1» всего комплекса мы планировали где-то после 15 января. Так, в начале января мы оказались вдвоем, я и Макс, в Северодвинске. Нам повезло и мы устроились в гостинице «Двина» в уютном двухместном номере. Можно было конечно жить и в «Беломорье», но без автобуса было слишком далеко добираться до работы. Как любил говорить А. И. Паперно, мы начали работать по собственным планам. Макс вместе с монтажником эры заливал различного типа «голые» и с распаенными кусками кабелей разъемы, определял оптимальное количество сильпена для каждого типа разъема, мочил их в кастрюле с водой и через каждые сутки измерял сопротивление изоляции между контактами. Иногда и я участвовал в этих делах, т. к. моя непосредственная работа продвигалась с трудом. Надо сказать, что у Башарина была очень тяжелая задача увязать лодочные интересы в части её достройки и устранения большого количества замечаний Госкомиссии с нашими работами, работами азимутовцев и агатовцев. И хотя мне нужно было согласовать («застолбить») только главные моменты подготовки и проведения испытаний, завод требовал буквально по дням расписать когда нам нужна будет капсула, когда 1 отсек, когда можно на «Скат» не подавать питание, когда нам не нужна будет вентиляция и т. д. Тогда, в конце года, мы все думали, что с января лодка будет отдана «наукам» и уж как-нибудь мы сумеем на ней разойтись. Но действительность внесла свои коррективы — лодочных дел был непочатый край и опять нам

предстояло ловить моменты для наших работ. Когда мы зашли в тупик с согласованием графика, зам. Главного конструктора лодки Хорюшин подкинул предельно простую идею, многократно проверенную на практике. Обращаясь к конфликтующим сторонам (к представителям науки и к Башарину) со словами: «черепа» (всех представителей науки Сергей называл всегда «черепами» и любил также употреблять это слово применительно к любому сообществу, которое должно было принять какое-либо решение), надо написать одну фразу о том, что конкретно взаимная увязка работ уточняется по месту. Ох уж это волшебно-спасительное «уточняется по месту»! Облегченно вздохнув, мы написали эту фразу и график был подписан. Последние слова нашего «Куплета-1» мы должны были «пропеть» в середине мая, ближе к началу навигации на Белом море.

У Макса дела шли нормально и уже в 10-х числах января он подготовил протокол испытаний, который и был подписан нами, «Малахитом» и предприятием ЭРА. Он ещё оставался на несколько дней в Северодвинске, чтобы проконтролировать работу эровских монтажников. Жил я с Максом душа в душу, думаю с ним по другому просто невозможно. Все бытовые проблемы Макс совершенно добровольно взял на себя. Обедали мы в заводской столовой, а закупкой продуктов, приготовлением завтраков и ужинов занимался Макс. Если он освобождался раньше меня от рабочих дел, то каждый раз спрашивал нужна ли его помощь в чем-нибудь, а если и уходил, то шел в магазин и готовил к моему приходу ужин. Когда я приходил в гостиницу, в номере меня ждал Макс и стол был уже накрыт. Вставал он раньше меня и готовил завтрак. Его заботы простирались на все сферы нашей жизни и он никогда от них не уставал. В первые же дни нашего январского бытия Макс сказал, что мы не должны забывать и о культурной программе в наши выходные дни и в свободное вечернее время. Я помню, что он вытаскивал меня несколько раз в кино и на выставку работ архангельских художников в Дом культуры на Яграх. Особенно мне запомнился поход в этот же Дом культуры, где Северодвинский театр драмы давал «выездной» спектакль по пьесе Эдуардо де Филиппо «Цилиндр». В зале было человек 15–20, не больше. Мы с Максом сидели во втором ряду и первый и последний раз в жизни у меня было ощущение, что артисты играют специально для меня. И сама пьеса была великолепна, и артисты очень старались. Мы аплодировали им до боли в ладонях и Макс очень сожалел, что у нас не было цветов.

В середине месяца из Ленинграда пришел автобус с нашим водителем Юрой Беловым, а следом за ним приехал Пармет и

начался массовый заезд скатовцев. Уезжал только один Макс, полностью и отлично выполнив свою миссию на опытном образце комплекса.

Первые дни

День ото дня наша команда увеличивалась, постепенно собирались комплексники и специалисты почти по всем приборам скатовских подсистем. Начиналась серьезная подготовка к швартовным, а затем и ходовым испытаниям. Очень своевременно приехала Ира Торхова и приступила к своим секретарским обязанностям, освободив нас от многих рутинно-бумажных, но необходимых, дел. Кроме работ по настройке аппаратуры комплекса и проведения начатых ещё на ЛАО работ по подготовке к швартовным испытаниям, нам нужно было еще учесть полученный прошлогодний опыт работы в море, который требовал в очередной раз переделки предварительных усилителей аппаратуры шумопеленгования как основного тракта, так и дополнительного с бортовыми антеннами (первый раз это было ещё во время стендовых испытаний). Председателем комиссии по проведению заводских (швартовных и ходовых испытаний) комплекса был назначен начальник нашего 12 научно-исследовательского отделения Николай Иванович Лобанов. В состав комиссии входило много специалистов института, а также представители в/ч 10729 и нашей военной приемки. В этот период практически постоянно с нами работали Ж. Д. Петровский и Е. Н. Смирнов. Женя Смирнов как наш военпред принимал все доработки аппаратуры, которые мы должны были сделать, и только после этого допускал до сдачи по программе швартовных испытаний. Иногда, когда Жорж на короткое время уезжал в Ленинград, его подменял кап.1 ранга Пименов Александр Федорович (очень приятный в общении человек) или Пьянов Владимир Михайлович, (решительный и энергичный с раскатистым баритоном, тогда кап.2 ранга, с которым я был давно знаком и также, как с Жоржем, был на «ты»). С теплотой вспоминаю ещё одного очень приятного сотрудника в/ч 10729, который в этот период бывал у нас и также осуществлял военно-техническое наблюдение. Это был кап.3 ранга В. Груздев. Постепенно все ведущие специалисты в/ч 10729 по всем скатовским подсистемам побывали у нас. Мне было приятно встречать бывшего ответственного наблюдающего за разработкой комплекса от в/ч 10729, а к тому времени уже старшего военпреда — руководителя военной приемки в ЛНПО «Океанприбор» кап.1 ранга Матевосяна Эдуарда Хореновича и

рассказывать ему о наших делах непосредственно на лодке.

Жить мы продолжали в гостиницах «Беломорье» и «Прибой». Наши 15 мест в «Беломорье» никогда не пустовали и, кроме того, пользуясь хорошим отношением с директором, нам удавалось почти всегда еще человек 5–7 устраивать в эту гостиницу. Но больше всего нас выручала гостиница-общежитие «Прибой» Горьковского завода «Красное Сормово», т. к. принимала большую часть нашей команды к себе на постой и жить в ней можно было сколько угодно долго. С одной стороны это объяснялось тем, что в это время на достроечной базе не было ни одного горьковского корабля, а с другой — тем, что в ней не соблюдалось правило месячного максимального проживания с оплатой по существующим расценкам. В «Беломорье» же действовало общее правило, в соответствии с которым после гостеприимного месяца стоимость проживания увеличивалась вдвое. Как правило, наши командировки были существенно длиннее и тем, кто жил в «Беломорье» приходилось после 30 дней на сутки выписаться из гостиницы с тем, чтобы потом снова начать жизнь по обычному тарифу. И здесь нас опять очень выручал «Прибой».

Все, кто приезжал к нам, сразу же имели дело с Ирой. Это было, прежде всего, решение жилищной проблемы, оформление временного пропуска, постановка на табельный учет, ознакомление с правилами техники безопасности, ознакомление с географией «Дубравы» и «Котласа», а также с нашим распорядком дня. С географией «Ската» на подводной лодке многие были знакомы ещё на ЛАО, а те, кто не знал, осваивали это в рабочем порядке.

Практически сразу же после прихода лодки в Северодвинск Адмиралтейский завод приступил к подготовительным работам для установки на носовой оконечности измерительно-координатного устройства (ИКУ), с помощью которого нам предстояло провести первую часть ходовых испытаний — измерение электроакустических параметров антенн.

Аппаратура дистанционного управления положением стрелы ИКУ и положением измерительных гидрофонов разрабатывалась и изготавливалась у нас в институте, а собственно стрела и поворотное устройство по нашим рабочим чертежам изготавливались на ЛАО. Работы по подготовке к установке ИКУ затрудняли нам доступ в капсулу, но с этим приходилось мириться, также, как приходилось мириться с непрерывным перемещением личного состава 1 отсека по центральному проходу на средней палубе, вдоль которого располагались наши приборы. В один из дней интенсивного движения по этому проходу у Толи Смолы пропал тестер. Опять было объявление по

внутрилодочной трансляции, но тестер исчез бесследно. Чтобы отчитаться в институте за пропажу прибора, пришлось составлять, как это делалось в таких случаях, акт за тремя подписями — «пострадавшего», командира лодки и моей. Акт содержал настолько сильную аргументацию, что почти безоговорочно принимался у нас в институте. Основой акта было примерно следующее: «При переходе по трапу с пирса на заказ в условиях снегопада и сильного ветра поскользнулся и потерял равновесие. Прибор выпал из рук и упал в воду. Глубина 30 метров, грунт ил-песок, достать не удалось.»

В феврале на «Дубраве» началось изготовление специальной технологической площадки, предназначенной для проведения работ в гондоле с нашей буксируемой антенной и УПВ, которая сразу же получила название «седло». В этом же феврале нас уже было около ста двадцати человек, работы были развернуты по всем подсистемам комплекса и иногда мы даже вынуждены были расходиться по сменам, чтобы не мешать друг другу. Работами по подсистемам руководили: по первой — В. Э. Зелях и ему активно помогал Б. А. Сидоров, который впоследствии перенял руководство работами по испытаниям; по второй (эхопеленгование) — Иван Емельяненко (Ваня Емельяненко — правая рука руководителя разработки подсистемы, очень экспансивный с неординарным поведением и склонностью к демагогии, которая и привела его в смутное время демократизации в ряды депутатов городского Совета), которому в части передающего тракта помогал Никита Михайлович Иванов (спокойный и неторопливый руководитель разработки передающего тракта от 5-го отделения); по третьей (обнаружение гидроакустических сигналов) — Михаил Наумович Казаков (руководитель разработки, четкий и высоко внутренне организованный человек); по четвертой (связь) — И. Н. Дынин, в команде которого кроме Андрея Зеленцова появился Аркадий Мамут-Васильев (Аркаша или, как иногда мы его звали, просто Мамут, с немного вздорным характером, с ироничной и одновременно очень доверительной манерой разговора, при которой он приближался почти вплотную лицом к лицу собеседника, старался его обнять и упирался в него своим выступающим животом; правая рука Дынина); по общекомплексным приборам и пульту — Е. П. Новожилов; по аппаратуре контроля помех — Петр Аронович Нодельман (Петя Нодельман, спокойный и выдержанный человек, большой любитель собак породы ротвейлер, память об одной из которых осталась у меня на правой руке в виде маленького шрама, когда будучи в гостях у Пети, я чем-то не угодил его собачке и она

слегка царапнула меня своим клыком); по системе встроенного контроля комплекса — Володя Шишов попеременно с Борей, фамилию которого не могу вспомнить; еще была практически самостоятельная группа ЦВС-ников, которой руководил Юрий Александрович Глебов (Юра Глебов, ветеран перехода в доке, скромный, прекрасно знающий свою технику, неутомимый турист). И если у всех этих групп дела шли нормальным образом, то уже тогда явные трудности испытывали 5-я и 6-я подсистемы, т. к. было очень много принципиально новых, ранее нигде не опробованных технических решений, которые вызывали многочисленные доработки в приборах. Особенно тяжело шла настройка 5-ой подсистемы и много трудностей на первых порах выпало на долю Юрия Александровича Зорина (Юра Зорин — скромный, трудолюбивый, немногословный и неторопливый), который как комплексник руководил группой специалистов по настройке и швартовным испытаниям. А вот приехавший на настройку и сдачу 6-ой подсистемы Аркадий Евсеевич Кац (Аркадий, заядлый шахматист, всегда оптимистически настроенный, любивший много говорить, несмотря на легкое заикание), сразу мне сказал: «Бборя, со мной у ттебя не ббудет никаких пппроблем.» В буквальном смысле его слов всё так и было, а в смысле испытаний 6-ой подсистемы у нас у всех были большие проблемы.

Северодвинская весна

Доработки аппаратуры были уже на завершающей стадии и дальше мы планировали широко развернуть швартовные испытания комплекса с тем, чтобы к началу навигации на Белом море и первому этапу наших ходовых испытаний (работы с ИКУ) успеть не только их завершить, но и устранить все замечания, которые естественно появятся по мере проведения испытаний. Да и потом ведь существовал график, где было обозначено окончание нашего мероприятия «Куплет-1» 15 мая 1978 года. В конце февраля я и Ира полетели в Ленинград. Я — для того, чтобы заранее переотметиться и не «дергаться» в период пика наших работ, а также уже для обсуждения с зам. председателя заводской комиссии Л. П. Хияйненом вопросов подготовки и проведения ходовых испытаний. Для ходовых испытаний нужен был целый ряд организационно-технических мероприятий, связанных с разработкой документов и их утверждением у командира Беломорской базы (графический план «морских сражений» с указанием полигонов испытаний, видов корабельного обеспечения, схем взаимного маневрирования,

директивных указаний кораблям обеспечения и пр. пр.). И если до ходовых испытаний мы контактировали с Флотом, в основном, в лице командования и экипажа лодки, то дальше нам предстояло уже взаимодействовать с Флотилиями, дивизиями и отдельными кораблями. Во всей этой «кухне» прекрасно ориентировался Лев Петрович, а его контр-адмиральский чин и известность во флотских кругах имели для нас большое значение. Ира летела в Ленинград для того, чтобы окончательно решить дела о переводе своего сына на учебу в Северодвинск. Особенно большим резервом времени мы не располагали и нам нужно было уже к 5 марта вернуться в Северодвинск. В институте я имел очень конструктивную беседу с Львом Петровичем и мы договорились, что он заранее приедет в Северодвинск и все документы мы будем готовить в штабе Беломорской базы. Ира тоже решила все свои личные проблемы и, несмотря на приближающийся всенародно любимый праздник 8-го марта и огромную тягу командировочного люда с Севера в сторону Ленинграда, смогла купить билеты на самолет до Архангельска только на 6 марта. Назад мы летели уже втроем, с Ирой летел и её семилетний сын Алёша.

В то время в Северодвинске, хоть и город он был закрытый, наблюдались явные трудности с мясными продуктами. Мы закупили почти 10 кг хорошо замороженного мяса и здоровенную курицу. Предполагалось, что мы устроим 8 марта большой праздник. С нашими вещами и 10 кг мяса, куру я благополучно забыл дома, мы оказались в аэрофлотовской ловушке, когда рейс откладывался то на два, то на четыре часа из-за нелетной погоды. После суток сидения, когда мясо начало давать себя знать красными струйками из сумки, мы сдали билеты и вечером 7 марта, не заезжая домой, отправились поездом в Северодвинск. Это был почтово-пассажирский поезд, который, останавливаясь на каждом полустанке, через двое суток привез нас в Северодвинск. Праздник мы встречали в вагоне поезда в районе станция Плисецкая. Запомнилось это, т. к. почти весь народ из нашего вагона сошел на этой станции. Как объяснил мне один из оставшихся попутчиков, примерно половина сошедших были жители города Ленинска, который обслуживал наш второй космодром «Плисецк», а вторая половина — люди, приехавшие на разрешенное свидание по случаю праздника с родственниками-заключенными одного из самых больших в СССР лагерей, строителями космодрома и покорителями тундры.

Северодвинская весна не наступила даже в день весеннего равноденствия, было по зимнему холодно и ветрено, но зато рабочая температура на лодке и на «Дубраве» в целом была очень

высокой. В это время корабелы, закончив большую часть работ, подошли к первому этапу покраски лодки. Красят лодку везде, кроме наружной обшивки легкого корпуса. Все отсечные помещения, посты и выгородки, огромное количество труб, вентилей и другой арматуры, машины и механизмы, всю забортную арматуру и внутренние поверхности почти всех цистерн. После этого на лодке устанавливается стойкий, пропитывающий всё и всех, непередаваемый запах краски, который усиленно поддерживается экипажем и живет также долго, как и сама лодка. И никакие проветривания и вентиляция с этим запахом не справляются. Красят и аппаратуру всех электронных систем. Как правило, лодочная электроника окрашена краской цвета слоновая кость, которая была когда-то кем-то выбрана. Наш опытный образец, ещё одна особенность, был впервые покрашен светло-серой краской и это «спасло» нас от поголовного подкрашивания. На этом этапе корабельных работ жизнь на лодке замирала, температура внутри лодки искусственно поднималась вверх для быстрого высыхания краски, а на «Дубраве» температура поднималась естественным образом от приезда большой команды молодых, крепких и свободных от всяких предрассудков женщин — бригады малярш. За сравнительно короткий период им нужно было начать и закончить покраску лодки и успеть насладиться всеми прелестями командировочной жизни. Самая высокая температура в эти дни была на «Котласе», где жила вся жизнелюбивая команда малярш.

В конце марта на диспетчерском совещании, посвященном рассмотрению работ по комплексам «Скат», «Медведица» и «Омнибус» совершенно неожиданно на нас обрушилось обвинение со стороны омнибусников (сейчас бы сказали, что «Омнибус» наехал на «Скат», что забавно звучит в буквальном смысле этих слов) в том, что мы задерживаем их работы, т. к. не готовы выдавать им данные в соответствии с согласованным протоколом обмена информацией. Речь шла об этапе швартовных испытаний и об имитации выдачи данных. Обмен информацией с БИУС был довольно обширный и мы, по большей части, должны были выдавать информацию. Не говоря уже о некорректном поведении ответственного сдатчика, поддерживаемого Главным конструктором Трояном, который заявил, что они неоднократно обращались к нам с этой просьбой, я был твердо убежден, что это был их защитный маневр, широко распространенный у «судаков» — свалить свои неудачи на кого-нибудь другого. Время показало, что ни в том 78, ни даже в первой половине 79 года агатовцам было не до наших данных, своих собственных проблем

у них было выше головы. Но, как бы там ни было, нужно было реагировать на этот выпад и я взял тайм-аут для обсуждения с нашими специалистами. Переговорив с Юрой Глебовым и Женей Новожиловым, я понял, что мы еще не готовы по полной программе стыковаться с «Омнибусом», а для закрытия этого вопроса нужно срочно вызывать Александра Леонидовича Иофе. Нормальные рабочие отношения с агатовцами не складывались не только у меня, но и у многих наших специалистов, которые по характеру работы были вынуждены с ними общаться. Александр Леонидович был начальником сектора, где разрабатывалась скатовская ЦВС, до 1975 года был заместителем Гл. конструктора комплекса по цифровой технике, пока по каким-то «высшего порядка» соображениям не потребовалось сделать таким заместителем Леонарда Евгеньевича. Федорова, с первых дней контактировал с «Агатом», был одним из авторов протокола согласования связей между «Скатом» и «Омнибусом» и умел свободно говорить на специфическом языке «агат», не говоря уже о личном обаянии и великолепном знании предмета.

Через несколько дней А. Л. Иофа и сотрудница его сектора Аида Черняховская были в Северодвинске. Александр Леонидович почти повторил фразу Аркадия Каца по поводу не только отсутствия у меня с ним забот, но ещё и забот с «Омнибусом».

И действительно, после двух дней общения с Трояном «Омнибус» переполнился нашей информацией до такой степени, что переваривал её, по крайней мере, до окончания наших ходовых испытаний, а на очередном диспетчерском совещании Троян вынужден был официально снять свои претензии. И в дальнейшем ещё много раз прилетал Александр Леонидович и в Северодвинск, и в Западную Лицу, улаживая все вопросы с «Агатом» и избавляя нас от не очень приятного общения.

Северодвинские будни

Март месяц был скорее похож на снежный и вьюжный февраль, а неослабевающие морозы делали его ещё и похожим на крутой декабрь или январь. После восстановления нормальной температуры внутри лодки наши дела успешно продвигались к первому промежуточному финишу, к завершению швартовных испытаний. Численность нашей команды уже перевалила за 150 человек и мы вынуждены были даже устраивать наших людей на жильё прямо на «Котласе». Если бы не нужно было так далеко идти до проходной «Звездочки», чтобы потом ещё довольно долго добираться до города, то «Котлас» был бы совсем не хуже «Прибоя», а по некоторым показателям ещё и лучше. Наш автобус

тарахтел уже из последних сил и в один прекрасный солнечный, морозный и ветреный день он остановился и больше не захотел двигаться, окончательно вышел из строя двигатель. Это произошло на «Дубраве» и нам удалось договориться с руководством о постановке его на ремонт в бокс, у которого было только три стены. Холод там был такой же, как и снаружи, но хоть можно было спрятаться от ветра. Первое же вскрытие, в котором кроме водителя активное участие принимали Витя Цыпкин и почти все наши механики, показало, что требуется капитальный ремонт, который в этих условиях невозможен. Я «сел» на телефон и, помятуя слова Громковского о моем неумении работать с транспортниками, позвонил прямо ему. Получив пару оплеух за то, что не позаботились раньше о запасном двигателе (!!??), я услышал, как Громковский, связавшись со своим замом по общим вопросам Кулиевым, дал указание в ближайшие два дня отгрузить в Северодвинск двигатель для нашего автобуса. Вместо двух дней операция «двигатель» длилась, около двух недель, а мы вынуждены были преодолевать большие расстояния пешком, опуская «уши» зимних шапок и кутаясь в большие воротники наших шуб. Это время запомнилось ещё одним эпизодом наших будней. В состав нашего комплекса входило несколько серийных станций и, в том числе, две станции ледовой разведки НОР-1 и НОК-1. Как и вся гидроакустическая навигационная аппаратура, эти станции были рождены в недрах нашего 13 отдела. С этими станциями я был знаком ещё с рубиновских времен, когда опытные образцы были установлены на одной из подводных лодок проекта 658М. Не помню почему, но наши уже серийные станции сдавал тоже институт. И вот для сдачи этих станций по программе швартовных испытаний прибыли в Северодвинск Дмитрий Дмитриевич Миронов (тогда начальник сектора) и сотрудник этого сектора Слава Нагибин. И если с Нагибиным я уже был довольно хорошо знаком, то с Мироновым моё знакомство ограничивалось буквально несколькими короткими институтскими контактами. Придя первый раз на «Котлас», Слава Нагибин сразу же пошел в нашу шару, а Миронов (Дим Димыч) направился к нам в изолятор. Пармет уже давно знал Миронова и успел мне немного о нем рассказать. Когда Дим Димыч вошел, его вид несколько нас удивил — в демисезонном пальто и зимней шапке с козырьком, у которой уши всегда оставались открытыми (за бортом было около 20˚ мороза с сильным ветром), а он сразу спросил есть ли у нас что-нибудь выпить. Как всегда в таких случаях, был вытащен алюминиевый чайник. Миронов налил себе четверть стакана шила и, не разбавляя, выпил. Так состоялось мое

настоящее рабочее знакомство с будущим Зам. директора по научной работе и позже Генеральным директором объединения. Когда я увидел Славу Нагибина, то ещё больше удивился его экипировке — плащик и кепочка. Создавалось впечатление, что доблестные представители 13 отдела решили, что едут в Югодвинск. А ведь мы были без автобуса и чтобы достигнуть проходной завода «Звездочка» нужно было пройти вдоль большого пустыря, где свирепствовал ледяной ветер, утром нещадно морозя левое ухо, а вечером, по дороге домой, — правое. И, конечно, через несколько дней наши горячие коллеги отморозили себе уши. Можно было им посочувствовать, но и без улыбки смотреть на них было нельзя. Миронов был похож на инопланетянина — лошадинообразное лицо с узеньким лбом, торчащими «ёжиком» короткими волосами и большими пурпурного цвета толстыми ушами. Слава Нагибин был вылитый Чебурашка — невысокий, полненький с толстыми белорозовыми ушами, стоящими перпендикулярно к голове. Пробыв у нас безавтобусную неделю, Миронов и Нагибин, закончив сдачу, отбыли в Ленинград. Миронов с почти нормальными ушами, а Слава уже в Ленинграде даже был вынужден обратиться за медицинской помощью, т. к. у него дело было гораздо серьезнее. Но, все вроде бы обошлось, уши не отпали и пришли в исходное положение.

Потом была поездка на дубравском грузовике в архангельский аэропорт и за один день наша ремонтная бригада установила новый двигатель и автобус снова начал нас возить.

Но весна всё таки приходила и на Север. Всё чаще стало светить солнце, днем температура поднималась до 0° и с борта «Котласа» можно было наблюдать, как на тонких ледяных островках в заводской бухте грелись нерпы. Наиболее предприимчивые лаовцы мастерили себе удочки и в свободное от вахты время даже вылавливали каких-то рыбешек. Правда, что они с ними потом делали мне было непонятно, как и то, каким образом в этой масляно-грязной луже жили нерпы и водилась рыба.

Свободное время в будние дни проводили все по-разному. Кто-то отсыпался, кто-то пел песни, кто-то писал «пулю», кто-то совершал вечерние прогулки, кто-то безуспешно пытался попасть в ресторан.

В Северодвинске было два более или менее приличных ресторана, у каждого из которых было имя собственное, но в ходу были совсем другие имена — менее приличный назывался «Стекляшка» — по чисто архитектурным соображениям, где, по большей части, собиралась молодежь — местная, флотская и

командировочная, а второй — более приличный и более дорогой назывался «Эдельман» — по фамилии его прежнего директора, который в скатовское время уже ресторанничал на Земле Обетованной, а его Северодвинское детище всё еще продолжало держать марку и куда приходил, в основном, народ более солидный. В мои рубиновские северодвинские командировки, несмотря на юные годы, я дважды побывал у Эдельмана. Тогда ещё директор частенько появлялся в зале и раскланивался с северодвинским бомондом, который собирался здесь, чтобы насладиться отличной кухней, выпить хорошего коньяка и водки под звуки модных мелодий в исполнении очень приличного оркестра.

Когда вместо Жоржа Петровского с нами работал кап.1 ранга Александр Федорович Пименов, я частенько проводил с ним вечернее время за приятной беседой с рюмкой коньяка в буфете гостиницы «Беломорье».

Также, как и субботний день, когда мы довольно часто вынуждены были работать, субботний вечер довольно часто был у всех примерно одинаков. Такое единство интересов происходило тогда, когда после трудовой недели происходила выдача «расходного материала» (мы называли это «родительскими днями») исключительно в целях избавления от вредного воздействия обрушивающегося на нас радиационного излучения. В ходу была легенда, что шило связывает радиоактивные нуклеиды, попавшие к нам внутрь и, обезвоживая организм, выводит их естественным путем. Поэтому в субботу вечером в наших каютах на «Котласе», в номерах «Беломорья», «Прибоя» и «Двины» картина была везде одна и та же — застолье.

Бурный месяц май

После 15-х чисел апреля события под кодовым названием «Куплет-1» приобретали всё более и более широкий размах, чтобы подойти к своему завершению. Но опять мы ошиблись в наших предположениях, что уж теперь-то, после сдачи лодки, её покраски и практически завершенных лаовских работ, намного улучшаться наши условия и мы будем полными хозяевами на корабле. Во-первых, и так с трудом продвигающаяся настройка 5-ой подсистемы резко замедлилась, т. к. лаовцы приступили к реализации замечания Госкомиссии по приемке лодки, заключавшегося в создании каюты для старпома (второй человек из командования лодки, правая рука командира, не имел своей каюты!), место для которой нашлось на верхней палубе 2-го отсека как раз там, где размещалась аппаратура этой подсистемы, и во-вторых, теперь начались и уже до конца жизни лодки продолжались сухие и влажные приборки, учебные пожарные, химические и прочие тревоги, проворачивания машин и механизмов, всевозможные тренировки личного состава — корабль уже безвозвратно принадлежал Флоту со всеми вытекающими из этого последствиями. И, тем не менее, почти все наши подсистемы комплекса были на финише швартовных испытаний. С окончанием испытаний задерживался только передающий тракт второй подсистемы. Мы ждали со дня на день доставки из института эквивалентов, необходимых для проверки режима излучения. В это время существенно увеличилась работа с документами, определяющими завершение программы швартовных испытаний. Кроме множества протоколов по каждой подсистеме комплекса, а также протоколов устранения замечаний комиссии и выполнения её рекомендаций, уже вырисовывался общий Акт о проведении швартовных испытаний. Наши добрые отношения с дубравским первым отделом делали своё дело и машбюро в лице Люды Тимофеевой работало в эти дни только на нас. Миша Пармет, которому явно симпатизировала начальник 1 отдела Лия Павловна, даже договорился, что наши протоколы будет ещё печатать и секретарь нашей лаборатории Галина Васильевна Галкина (Галя Галкина — наша лабораторная табельщица и секретарь, уже тогда с седеющей огромной копной волос, с черными, иногда сверкающими глазами, с быстрой походкой и стремительностью в работе, с очень острым языком, никогда не боявшаяся сказать прямо в лицо, всё что думает, с очень непростым характером, в котором были одновременно с жесткостью и резкостью, иногда на грани грубости,

доброжелательность, сочувствие и сострадание. Галя была из категории женщин, к которым нужен был особый подход и поэтому не все наши сотрудники могли похвастаться хорошими с нею отношениями. Галя удивляла многих тем, что, получая в нашей лаборатории самую маленькую зарплату, у неё всегда можно было «стрельнуть» червончик или четвертачок до получки.), которая приехала к нам на помощь по моему вызову. Она была первой в ряду «девочек», которых на мои просьбы в тяжелые для нас дни в Северодвинске, а потом для меня одного в Лице, присылало руководство нашей лаборатории.

Прибывшие эквиваленты были не без трудностей размещены на лодке, подключены к соответствующим генераторным устройствам (11 стоек!!!) — приборам 2А-II и в первой декаде мая мы завершили швартовные испытания. К этому же сроку были завершены и швартовные испытания всех входивших в комплекс гидроакустических станций.

Параллельно я готовил Акт комиссии, который в общих чертах был уже одобрен Председателем и согласован с членами комиссии. К 15 мая был подписан Акт швартовных испытаний и мероприятие «Куплет-1» было завершено. Принципиально комплекс был подготовлен к следующему этапу-ходовым испытаниям, мероприятию «Куплет-2». Времени для полного устранения всех замечаний комиссии мы имели достаточно, принимающие выполнение этих работ Жорж Петровский от в/ч 10729 и Женя Смирнов от нашей ВП были с нами. К середине мая были также закончены все подготовительные работы, связанные с установкой ИКУ снаружи и внутри лодки. На берегу уже ждала своего часа доставленная из Ленинграда стрела с поворотным механизмом, в первом отсеке был установлен переносной пульт управления, вокруг которого уже колдовали наши приводчики Лёва Дмитриев и Саша Болонин. Почти весь период подготовительных работ и работ по установке и наладке ИКУ сопровождала Ольга Ивановна Вертман — сотрудница сектора акустических измерений, а к моменту установки ИКУ на носовую оконечность приехал начальник конструкторского сектора Е. В. Яковлев и конструктор ИКУ В. М. Ортин.

В это же время состоялась первая примерка «седла» для гондолы, которая оказалась и окончательной — «седло» сидело на гондоле, как влитое. К этому событию приехали разработчики УПВ с Пролетарского завода и я познакомился с ответственным сдатчиком УПВ Б. И. Селивановым (Борис Александрович, спокойный и выдержанный, знающий свое дело и великолепно умевший свои трудности перекладывать на наши плечи, со сдержанным чувством юмора и при всякого рода трудностях и

неудачах всегда повторявший — «теоретически — лошадь, практически — не везёт (невезёт)», с которым мы работали с небольшими перерывами вплоть до окончательной сдачи комплекса в 1982 году. В числе многих майских дел была также подготовка директивных документов для проведения ходовых испытаний. Эти документы готовились под непосредственным руководством приехавшего заместителя председателя заводской комиссии Л. П. Хияйнена. Лев Петрович приехал, естественно, в своей адмиральской форме. Проблем с гостиницей не было никаких, его ждал в «Беломорье» адмиральский люкс. После короткого обсуждения наших дел мы отправились к командиру базы Симоненко, который радушно встретил Хияйнена и даже узнал меня. Лев Петрович договорился, что мы перешлем сюда программу и методику ходовых испытаний и с помощью штаба базы будем готовить документы. Переходя вместе с Хияйненом из кабинета в кабинет, я тогда впервые по настоящему понял, как хорошо быть адмиралом. Всё и все были к нашим услугам. Нам предоставили отдельную комнату и выделили группу офицеров, в которой один отвечал за подготовку графического плана, другой — за связь с Флотом в плане корабельного обеспечения, третий — за получение гидролого-акустических характеристик в полигонах наших испытаний и т. д. Даже был лейтенант, который отвечал за связь с секретным отделом и обеспечивал нас документацией, в том числе и нашей программой и методикой ходовых испытаний, которая являлась основой для разработки директивных документов. Через несколько дней на столе лежали две «картины», два графических плана наших испытаний. Первый был весьма скромный, т. к. отражал только первую часть наших испытаний — элекгоакустические измерения с помощью ИКУ, когда специального корабельного обеспечения нам не требовалось, кроме страхующего СКР. Но даже этот скромный план выглядел очень эффектно. Отличная графика в цветном исполнении, броский заголовок с выделенным словом «СКАТ», каллиграфические надписи, очерченный полигон испытаний с расставленными на нем подводной лодкой и СКР. В качестве приложения была разработана директива командиру СКР — когда, где и что он должен делать, расписание сеансов связи и пр. Так как всё было впервые — и движение лодки в надводном положении с заваленной на борт стрелой ИКУ, и поворот стрелы с дальнейшим её вращением в диапазоне углов обзора основной антенны в подводном положении, и ранее никогда не выполнявшийся у атомоходов манёвр зависания без хода под водой, и многое другое, то директивой был предусмотрен наладочный выход с ИКУ. В разработке второго плана, собственно

ходовых испытаний, участвовали наши руководители подсистем и Жорж Петровский. Второй план был, как говорят в Одессе, «что-то с чем-то». Все достоинства первого были дополнены множеством схем взаимного маневрирования нашей лодки и обеспечивающих лодок и кораблей, в качестве которых предусматривались подводная лодка пр. 667БДР и проекта 675 с аппаратурой «Штиль-1» для проверки режима связи с повышенной скрытностью, которая должна была придти в Северодвинск из Видяево и два СКР. Этот план был настоящей картиной с эпизодами «морских сражений». К нему также прилагались отпечатанные директивные указания о том, как вести себя тому или другому обеспечивающему кораблю, а также обязательное требование представить в штаб Беломорской базы выписки из формуляров лодок и кораблей с данными их шумности. Все разработанные документы были подписаны и утверждены к июню месяцу. Лето мы начинали полностью готовыми к нашим ходовым испытаниям. У многих членов нашей команды, которые не были задействованы на первом этапе ходовых испытаний появилась возможность поехать домой и немного отдохнуть от командировочной жизни до начала второй части. Самый конец мая немного порадовал нас весенним солнцем и чтобы как-то разрядиться от напряженной работы мы даже совершили две экскурсионные поездки на нашем автобусе — первой была обзорная экскурсия по Архангельску, а вторая — в пригород Архангельска Малые Карелы, где расположен уникальный музей деревянного зодчества.

Начало второго куплета

Беломорская навигация 1978 года началась для нас 8 июня, в четверг, наладочным выходом с ИКУ. Из всего множества выходов в Белое море, пожалуй, только выходы с ИКУ были полностью наши. Все дальнейшие выходы лодки, включая и второй этап наших ходовых испытаний, были всегда с чем-то совмещены: то с оставшимися на потом испытаниями навигационной системы, то с непонятными испытаниями БИУСа, то с торпедными стрельбами, то с проверками корабельных машин и механизмов. Оно и понятно. Выход атомной подводной лодки в море очень дорогое удовольствие. И хотя тогда на «войну» выделялись огромные средства, тем не менее, Флот всегда что-то с чем-то совмещал. После того, как на носу лодки было установлено ИКУ, которое по-сути представляло собой верхнюю часть строительного башенного крана, наша лодка, и так имевшая необычный вид из-за гондолы на руле, обрела совсем странный

облик и при определенной степени фантазии напоминала жюльверновский «Наутилус».

В положении «по-походному» стрела «заваливалась» на левый борт и ложилась на специальную подставку, приваренную к палубе, а также специальными растяжками крепилась к лееру на палубе лодке, а поворотное устройство электрически затормаживалось. Стрела была таких внушительных размеров, что даже в «заваленном» положении не могла встать прямо по диаметральной плоскости корабля — мешало ограждение рубки. Перед наладочным выходом, ещё у пирса было опробовано вращение стрелы с курсового угла 0° до 90° левого борта. На этом выходе нас было совсем мало — только приводчики — икушники Дмитриев и Болонин, шапэшники Сидоров и Щуко (Женя, ветеран докового перехода, грамотный инженер, независимый и нестандартно мыслящий, надежный товарищ, свободный от многих предрассудков, он был постоянным членом нашей команды до конца 1979 года), измерительщик Гена Андреев, пультовики Новожилов и Емшанов и появившийся в нашей команде один из разработчиков скатовских антенн Вильям Вениаминович Баскин[1].

И вот, вооруженная ИКУ, лодка отправилась в свой первый выход в 1978 году. Наладочный выход продолжался около полутора суток в самом ближайшем от завода испытательном полигоне. Погода нам благоприятствовала, море было спокойное. Придя в район, раскрепили стрелу и прежде всего начали отрабатывать лодочные маневры — погружение и всплытие с заваленной стрелой и «зависание» лодки без хода. Действиями экипажа непосредственно руководили командир лодки Русаков и очень опытный командир БЧ-5 Андронов. Лодка погружалась и всплывала на самом малом ходу при минимальных дифферентах на нос и на корму соответственно. По аналогии с авиацией это можно было сравнить с вертикальным взлетом и посадкой самолета. Маневр «зависание» без хода в подводном положении удался не сразу. После сложных операций по дифферентовке лодки и нескольких попыток управления рулями глубины наш боцман стал показывать настоящие чудеса, играя рычагами управления, как на нежнейшем музыкальном инструменте, и мы зависли на глубине 50 м. Впервые в истории отечественного подводного флота атомоход «висел» на глубине без хода. Затем наши икушники поработали со стрелой, вращая её с левого борта на правый и останавливая на различных курсовых углах, а также проверили управление положением измерительных гидрофонов и излучателей и их работоспособность. На фоне опытного, спокойного и уверенного в своих действиях Лёвы Дмитриева

заметно выделялся своей быстротой и находчивостью очень толковый молодой инженер Саша Болонин, а на рабочем выходе он проявил ещё удивительную смелость и самоотверженность. Когда всё уже было позади и мы готовились идти домой, командир лодки, прекрасно понимая, что при работе вполне возможны и нестандартные ситуации, решил ещё отработать варианты погружения и всплытия с «отваленной» стрелой в различных её рабочих положениях. Мне был задан вопрос выдержит ли стрела в таких положениях гидродинамические нагрузки. Но ни я, ни мои коллеги не могли дать точный ответ на этот вопрос — среди нас не было конструкторов ИКУ. Командир требовал ответа и я на свой страх и риск сказал, что наша стрела выдержит всё. Это были действительно уникальные маневры и полученный опыт пригодился экипажу уже на рабочем выходе при измерениях. Конечно же, нельзя было абсолютно всё учесть и мы рисковали. Как поведет себя стрела, если придется всплывать в заклиненном её положении по курсовому 0° или любому возможному другому, а наверху будет штормить? Как поведет себя стрела, закрепленная по-походному, если будет штормить? Как поведет себя в этих ситуациях лодка? И еще очень много различных как, на которые никто не мог дать заранее ответы. Вообще, мне кажется, что за годы нашей работы на головной лодке мы все так много и многим рисковали, что лучше об этом не вспоминать. Иначе получится довольно скучная и мрачная картина. Ведь, по-большому счету, нам повезло!! Когда мы шли назад в Северодвинск и находились в надводном положении море слегка разволновалось баллов до двух-трех и ИКУ выдержало ещё и первое испытание на прочность. Через два дня мы выходили на первый этап ходовых испытаний. Начиналось мероприятие «Куплет-2». Так получилось, что ни Председатель комиссии, ни один из его заместителей не смогли приехать на этот выход. Полномочия заместителя Председателя комиссии от разработчиков комплекса были даны мне, а от военных — В. М. Пьянову. Теперь уже наша команда была существенно больше. В ней были комплексники и специалисты по всем первым четырем подсистемам, по пульту и общекомплексным прибором, антенно-измерительная группа была представлена Баскиным, Лабецким и Андреевым, управлением ИКУ занимались Дмитриев и Болонин. Когда мы пришли в полигон, там нас ожидала совсем не штилевая погода с усиливающимся ветром. Лаовцы вместе с моряками быстро освободили стрелу и мы начали погружение по уже отработанной экипажем методике. Первый этап ходовых испытаний комплекса начался, как сказали бы на Флоте, фактически. Организационная особенность измерений с ИКУ

заключалась в том, что за один цикл погружения нужно было выполнить как можно больший объем измерений. Просто «висеть» под водой с выдвинутой стрелой или просто двигаться, не производя никаких измерений, было недопустимо. Поэтому наша команда работала очень интенсивно, четко и слаженно, хотя и не без рабочих разногласий между антеннщиками-измерительщиками и первой подсистемой, где одним из главных действующих лиц уже был Б. А. Сидоров. Собственно идея измерений электроакустических характеристик антенн с помощью ИКУ была впервые реализована в 1975 году в рамках научно-исследовательской работы «Гряда» на основной антенне комплекса «Рубикон» для измерения её чувствительности. Это было на дизельной подводной лодке (пр. 641Б) и стрела была сравнительно небольшой длины (10–12 м). При использовании ИКУ значительно увеличивается точность измерений по сравнению с точностью традиционных измерений с использованием вспомогательных плавсредств, существенно повышается достоверность измерений за счет хорошей повторяемости результатов измерений и сокращается время проведения этих работ.

В самый разгар измерений у нас возникла неисправность в механической части системы управления положением гидрофонов. Предположительно мы решили, что по каким-то причинам застопорило кабель или кабель соскочил с направляющего ролика. Обсудив ситуацию, мы пришли к выводу, что для устранения неисправности необходимо всплывать, не заваливая полностью стрелу на борт, а оставив её в рабочем положении, т. к. опасались возможности разрыва кабеля. Володя Пьянов и я пошли к командиру. Высказав всё, что он о нас думает с хорошо всем знакомым «ёбть», Русаков отдал приказ о всплытии. Эта уникальная операция с блеском была произведена экипажем, а с обеспечивающего нашу работу СКР по радио сообщили, что наше всплытие было похоже на появление лохнесского монстра. Прав был наш командир, когда на наладочном выходе отрабатывал нестандартные ситуации с ИКУ. Наша ситуация была нестандартна вдвойне — всплытие с незаваленной стрелой да ещё при неспокойном море. Волнение моря оценивалось в 3 балла. Была сформирована «спасательная» команда, в которой номером один был Саша Болонин, сразу и безапелляционно заявивший, что устранять неисправность будет он. В состав команды входил ещё монтажник-лаовец, два моряка из экипажа лодки и я. Мы одели на себя спасательные жилеты и специальные пояса, к которым с помощью карабина был прикреплен фал, оканчивающийся также карабином. Когда мы

выбрались в ограждение рубки, волны переваливались через лодку с борта на борт и нам приказали подождать с выходом на палубу пока лодка медленно разворачивалась носом на волну. Как только мы ступили на палубу, то сразу же зацепили карабины за низкий леер левого борта и начали медленно продвигаться в нос к башне поворотного устройства, которая теперь служила своеобразным молом, о который разбивались волны. Добравшись до башни, Саша отцепился от леера и к его карабину был прикреплен другой карабин от длинного страхующего фала, который держали моряки, и он начал переход по фирменному набору на нос стрелы, а моряки постепенно освобождали страхующий фал. Монтажник-лаовец и я, в свою очередь, страховали моряков. Добравшись до оконечности стрелы, Саша с ловкостью циркового акробата начал распутывать кабель. Наше предположение подтвердилось-кабель соскочил с направляющего ролика и запутался в наборе стрелы. Вся операция вместе с возвращением в прочный корпус заняла примерно один час, за который мы все продрогли и промокли насквозь. Вернувшись, мы переоделись, я зазвал Сашу и лаовского монтажника в нашу генераторную, где мы, чтобы не простудиться, выпили по «соточке». Потом я пошел к старпому, который по моей просьбе приказал начальнику снабжения выдать мне одну тельняшку, которой я и наградил Сашу Болонина за самоотверженный труд. Чтобы лишний раз не рисковать, мы погрузились с заваленной на борт стрелой и продолжили наши работы. После долгой зимней стоянки в Северодвинске строители устранили все замечания Госкомиссии по приемке лодки и она внутри сверкала чистотой, замешанной на ещё свежем запахе краски. Перед самым выходом в море офицерская кают-компания приняла полностью законченный вид и на левом её борту, во всю её длину и высоту, появилась идиллическая картина (или панно) речного пейзажа средней полосы России. Широкая река, с одного берега к которой подступал лиственный лес, на середине реки небольшая лодочка с рыбаком, другой берег, заросший небольшими кустами и прибрежной высокой травой. Картина была выполнено в светло-зелено-голубых спокойных тонах и кому-то должна была напоминать о родных местах, кому-то о местах отдыха, кого-то просто успокаивать или предаваться различным мечтам. Но, как выяснилось чуть позже, почти все офицеры, которые были ещё совсем молодыми мужчинами, при каждом посещении кают-компании внимательно рассматривали одно и то же место в прибрежных кустах, где художник или специально, или так получилось случайно несколько сгустил краски и появились некие очертания. Эти-то очертания и привлекали к себе

тщательное внимание, которые, в зависимости от степени фантазии каждого, кому-то представлялись просто стоящей в кустах девушкой, кому-то полуобнаженной, а кому-то совсем обнаженной и которые вызывали горячие и бурные дискуссии, явно не способствовавшие успокоению и умиротворению. Правда, возникавшее возбуждение плавно сходило на нет после первых же ложек супа, куда по долгу службы корабельный доктор капитан-лейтенант Саша подсыпал успокаивающие и умиротворяющие бромосодержащие вещества. Весь выход занял почти четверо суток. Первый этап ходовых испытаний был позади. Мы смывали с себя в котласских саунах запах лодки и, конечно, отмечали наш первый подэтап дружно пропетого «второго куплета».

Пятая подсистема и входящие

После возвращения в Северодвинск, пока велась обработка результатов измерений, ИКУ оставалось на лодке. И только когда закончилась обработка и полученные характеристики антенн полностью соответствовали требованиям программы, мы дали «добро» на демонтаж ИКУ. Следующий выход лодки в море был совмещен с проверками навигационного комплекса, нашим наладочным выходом перед вторым этапом ходовых испытаний и сдачей серийных станций, которые входили в наш комплекс, и ориентировочно был назначен на середину 20-х чисел июня. Тогда мы ещё и не думали об отделении испытаний первых четырех подсистем от пятой и шестой, хотя две последние вызывали большую тревогу, а Паперно абсолютно был уверен, что вместе с ними комплекс нам будет не сдать. Но, как бы там ни было, мы начали подготовку к наладочному выходу по всем подсистемам комплекса. В это время работы по подготовке к испытаниям 5-ой подсистемы возглавлял уже руководитель разработки С. Л. Вишневецкий (Сергей Львович, милейший интеллигентный человек, чрезвычайно скромный, выдержавший множество несправедливых упреков в процессе разработки новой подсистемы и доведший её до логического завершения-успешных госиспытаний). В Северодвинск была доставлена буксируемая антенна и мы совместно с пролетарцами начали работы на «седле» по подготовке системы «антенна — УПВ» к совместной работе, для выполнения которой к нам был командирован начальник сектора, в котором буксируемая антенна разрабатывалась, Б. С. Аронов (Борис Самуилович, из числа наших корифеев акустического отделения, доктор наук, прародитель ГПБА) со своими сотрудниками: ст. инженером А. К. Рачковым (Толя, светлая голова и отличные руки,

вступающий в любой разговор со слова «объясняю» и поддерживающий его бесконечно долго, главный специалист по объяснениям) и механиками Н. В. Витвинским, В. П. Максимовым и Г. П. Палюлиным — истинно «золотые руки». Затем приехал начальник конструкторско-технологического сектора Г. П. Михин (боевой и решительный, в котором сразу угадывалась командирская флотская школа). Оба начальника наравне со своими сотрудниками работали на «седле». Это была первая скатовская буксируемая антенна с кабель-тросом длиной 600 метров и активной частью длиной 400 метров, оболочка была выполнена из полиэтилена, а в качестве заполнителя применялось дизельное топливо. Параллельно производилась отработка системы бесконтактного контроля положения антенны (СБКП) её разработчиком А. М. Бестужевым (Толя Бестужев, тогда сотрудник комплексной лаборатории, немногословный, ответственный и трудолюбивый молодой инженер). В то время пятая подсистема комплекса называлась подсистемой шумопеленгования в инфразвуковом диапазоне частот (сверхнизком) и предназначалась для обнаружения дискретных составляющих в спектрах шумов гребных винтов, а использование буксируемой антенны предполагалось в сложном «старт-стопном» режиме буксировки, при котором уровень низкочастотных гидродинамических помех за счет обтекания антенны водой должен был быть минимальным. Одновременно с нами проходило все те же этапы испытаний УПВ и это был период нашего первого тесного сотрудничества с представителями «Пролетарского завода», хотя многие разработчики 5 подсистемы (комплексники, специалисты и антеннщики) уже были с ними знакомы по работе на Дальнем Востоке при совместных испытаниях станции «Аврора-П» и УПВ «Руза-П». К этому времени все входящие в комплекс станции, кроме НОРа, НОКа и эхоледомера «Север-М» уже были опробованы в работе и находились в различной степени готовности к испытаниям. Отлично функционировала на каждом выходе станция миноискания «Арфа-М», которую заботливо сопровождал Олег Ванюшкин, и акустики имели уже хорошие практические навыки работы. Её использование при проходе узкостей, а также при погружении и всплытии существенно помогало управлять лодкой в сложных ситуациях и не оставляло сомнений о её отличной работе и по прямому назначению. По тактике использования она тяготела к командирскому комплексу управления и у экипажа уже зрело предложение о выносе пульта управления из акустической рубки в центральный пост. На каждом выходе, при каждом погружении и всплытии Володя Шумейко «воевал» со

своим измерителем скорости звука «Жгут-М», но добиться устойчивой его работы и обеспечивать акустиков достоверным разрезом скорости звука по глубине ему пока не удавалось. Каждый раз возникали трудности при калибровке измерителя. Женя Каленов был полностью готов к сдаче и ему нужно было лишь время, чтобы лодка походила на разных глубинах и скоростях для установки порогов начала кавитации гребных винтов. После своих швартовных испытаний станции ледовой разведки НОР-1 и НОК-1 молча стояли в центральном посту, приткнувшись своими спинами к акустической рубке. Вообще-то, для их сдачи нужны были ледовые условия, но программами была предусмотрена имитация ледовых условий работой под надводным кораблем. Телеграмма с вызовом Славы Нагибина уже была отправлена в институт. Очень тяжело шла подготовка к сдаче эхоледомера «Север-М», которому также для «полного счастья» нужны были ледовые условия. Но часть испытаний (эхолотный режим и режим определения волнения моря) могла быть проведена на открытой воде. Владимир Михайлович Щербаков со своим помощником никак не мог выйти на уровень полной готовности к сдаче. До выхода в море у нас оставалось ещё около двух недель, чтобы полностью подготовиться к сдаче станций, в нас входящих.

Наладочный выход

Июнь 1978 г. Белое море.Наладочный выход головной ПЛ пр.671РТМ "К-524" перед ходовыми испытаниями опытного образца ГАК "Скат".Положение надводное.В офицерской кают-компании, слева направо : зам.ответсдатчика опытного образца комплекса "Скат" Б.В .Тесляров и "хранитель скатовских секретов" - начальник секретной части лодки мичман Глазов.

В море мы вышли не в середине 20-х числах июня, а в 10-х числах июля. Выход откладывался несколько раз из-за неисправностей навигационного комплекса и занятости специально оборудованного полигона для испытаний станции «Арфа-М». На этом выходе нас было около 35 человек — комплексники и специалисты по всем подсистемам, пульту и общим приборам, а также наши и не наши по всем входящим станциям. В качестве обеспечивающего корабля, как и раньше, нам был предоставлен СКР. Лодочного обеспечения на наладочный выход мы не получили, но зато получили разрешение на использование режима эхопеленгования, который ещё ни на одном выходе не включался. Поскольку все входящие в комплекс станции были уже первыми серийными образцами, принимались они представителями военной приемки ЛАО, но сдавались ещё их разработчиками. Уже по пути в полигон для сдачи станции «Арфа-М», как только мы ушли под воду, Женя Каленов начал калибровку своей станции и установку порогов срабатывания сигнализации, определив таким образом докритические скорости хода на различных глубинах. После этого была произведена проверка порогов срабатывания и станция «Винт-М» первой в составе ГАК «Скат» прошла испытания, а для Жени это был последний выход в море в нашей компании. Кроме нас на лодке было человек 8 агатовцев, которые не пропускали ни один выход, делая безуспешные попытки заставить «двигаться» свой «Омнибус», несколько «медвежатников» во главе с Главным конструктором НК «Медведица» В. Г. Пешехоновым (нынешним Директором ЦНИИ «Электроприбор»), которые подстраховывали навигационный комплекс (в числе многих запомнившихся эпизодов этого выхода мне вспоминается и знакомство с Пешехоновым, когда, расположившись в гиропосту на средней палубе 3-го отсека, он рассказывал мне о своей «Медведице», а потом я рассказывал ему о нашем «Скате») и много лаовцев, рассредоточенных по всем отсекам лодки. Несмотря на то, что лодка уже принадлежала Флоту, её до наших госиспытаний 5 и 6 подсистем сопровождали специалисты завода-строителя в рамках гарантийного надзора. Был ещё один аспект большого присутствия лаовцев. Для большинства из них выходы в море были своеобразным материальным поощрением (командировочные, надбавки к окладам и подводные). Мои дружеские отношения с экипажем на этот раз обернулись приглашением начальника хим службы (к своему стыду забыл его имя и фамилию) расположиться у него в каюте в 7 отсеке, что я с благодарностью и принял. Как мы все и ожидали, проблем с испытаниями станции «Арфа-М» не было. С первого же захода с

большим упреждением по дистанции были обнаружены, установленные для испытаний на полигоне мины (безусловно, без боезарядов). А вот с Гл. конструктором станции произошел забавный случай. Уже после успешных испытаний Эраст Эдгарович и я стояли в проходе средней палубы второго отсека в районе каюты замполита и о чем-то беседовали. Рядом с дверью в каюту на переборке был закреплен переносной радиометр (такие радиометры были в каждом отсеке). В это время начхим проводил замеры газового состава воздуха и Беркуль спросил его, как функционирует и что показывает этот прибор. Начхим снял прибор, кратко объяснил принцип работы и включил его. Стрелка радиометра еле заметно дернулась и вернулась почти на нулевое значение. Затем, заметив на руке Беркуля часы с фосфоресцирующим циферблатом и стрелками, он попросил его поднести руку к прибору. Стрелка чуть-чуть отклонилась от нуля. Беркуль был очень удивлен и встревожен, но начхим успокоил его тем, что это микроскопическая доза, на уровне естественного фона и не страшна для его жизни — «светиться» он от неё не будет.

На переходе в в другой полигон я стал жертвой очередного розыгрыша. Я находился в 7 отсеке, когда в каюте начхима зазвенел корабельный телефон. Он снял трубку, послушал и подозвал меня. Я услышал раздраженный голос командира: «Борис Владимирович, ёбть, срочно в центральный, телефон». И я, как ошпаренный, рванул из 7 отсека, продираясь по узким отсечным проходам, переходя с одной палубы на другую и с опаской открывая подозрительно свистящие крышки межотсечных люков. Влетев в тишину центрального поста, я стал глазами искать телефон, а рассерженный командир сказал, что я им уже осто… осточертел с этим телефоном и он его скоро выбросит. Я же, как загипнотизированный, потянулся к трубке, снял её(!!!) и сказал алё. В центральном раздался взрыв, взрыв смеха.

На этом выходе в составе комплекса уже были две подсистемы шумопеленгования — с использованием носовой и буксируемой антенны. И если для первой подсистемы и режима высокочастотной связи четвертой подсистемы каждый наш предыдущий выход можно было считать наладочным и к этому выходу, предшествовавшему ходовым испытаниям, они функционировали уже достаточно стабильно и надежно, то все другие подсистемы мы должны были сейчас опробовать. Правда, работу пятой подсистемы с выпущенной антенной мы решили не проверять, чтобы не подвергать лишнему риску сложную электромеханическую систему «буксируемая антенна-УПВ», и

ограничились лишь тестовыми проверками аппаратной части подсистемы. В те времена ни 5-ая, ни 6-я подсистемы не имели своих собственных пультов, а индикация и управление их работой осуществлялось с шапэшной секции пульта. Когда дело доходило до органов управления 5-ой подсистемой, то больше всего начальнику РТС, нашим акустикам, а также командиру и другим членам экипажа, имевшим разрешение на вход в гидроакустическую рубку, нравился маленький шильдик на пульте с выгравированными и окрашенными в красный цвет словами «Кнопка отсекатель за крышкой». В аварийной или определенной тактической ситуации при нажатии этой кнопки в гондоле должен был опуститься нож гильотины и отсечь нашу антенну от барабана и отпустить её в свободное плавание. Здесь явно, хоть и в форме многочисленных шуток, сказывалось негативное отношение той части Флота, которая должна была эксплуатировать необычную и сложную подсистему комплекса. Возможно, что мы совершили ошибку, решив не выпускать антенну на этом выходе, т. к. заранее избежали бы неприятностей, которые поджидали нас на ходовых испытаниях. Хотя, кто знает, как сложилась бы тогда ситуация? Сейчас сказать трудно.

Впервые на этом выходе мы смогли проверить работу мощной подсистемы эхопеленгования. Это было запоминающимся событием, особенно, когда мы слышали «мелодию» излучения простых или сложных сигналов и возвращение эхосигнала легким ударом по корпусу лодки. Сразу хорошо показала себя подсистема обнаружения гидроакустических сигналов при работе СКРа своим эхолокатором. Сложнее дело обстояло с трактом шумопеленгования, использующим бортовые антенны. Наши акустики ожидали от него не только обнаружение целей в секторах курсовых углов, недоступных основной антенне, что, конечно же, имело место, но и на больших дистанциях. А вот последнего-то и не было, т. к. несмотря на большую эффективную площадь каждой из бортовых антенн, они находились в районах с существенно большим уровнем собственных акустических помех, который к тому же ещё никак и не нормировался, как это делалось в носовой оконечности. Да и потом этот тракт, который и назывался-то дополнительным трактом шумопеленгования, был предназначен в большей степени для лодок проекта 949, где должен был использоваться как тракт шумопеленгования с повышенной разрешающей способностью для выделения из авианосного ударного соединения (ударной группы) главной цели-авианосца и выдачи исходных данных для нанесения по нему удара ракетами типа «Гранит». (Ведь в тактико-техническом

задании на разработку комплекса, которое получил институт, в первых строках было написано, что комплекс предназначен для установки на ПЛ пр.949 и на других ПЛ большого и среднего водоизмещения. И первые «скатовские» контакты с проектантами лодок начинались с ЦКБ «Рубин», с решением вопросов его установки на ПЛ пр.949. Когда же проектирование лодки пр.949 отодвинулось вправо, СПМБМ «Малахит» выступило с предложением дальнейшей модернизации лодок проекта 671РТ и установкой на них, в частности, ГАК «Скат»).

При постоянной работе основного тракта шумопеленгования делала первые попытки подсистема классификации целей, но, как правило, данные её объективной классификации не совпадали с субъективной классификацией целей на слух нашими акустиками, которые оказывались правы. На этом выходе мы заметили одну особенность работы наших акустиков, которая, как оказалось, была характерна для акустиков всего нашего Флота. Несмотря на то, что имевшийся в аппаратуре шумопеленгования автоматический обнаружитель уже показывал наличие цели, акустики не докладывали об этом в ЦП до тех пор, пока цель не проявлялась в тракте прослушивания, пока они её не слышали своими собственными ушами. Делали, вернее не делали, они это потому, что сразу же после доклада о цели в ЦП они получали оттуда команду классифицировать цель. А как можно было её классифицировать, когда она ещё не слышна. Вот тут-то и должен был брать на себя эту задачу классификатор, но даже когда он и срабатывал, то при сближении с целью она оказывалась другого класса. Принципиально задача объективной классификации решалась впервые, а алгоритмы обработки информации и принятия решения в различных акустических условиях были ещё не отработаны.

Володя Шумейко был несколько огорчен, что «Жгут-М» не захотел сдаться и его испытания переползали на наши ходовые. Да и для нас это было не очень приятно, т. к. при сдаче подсистемы ШП иметь гидрологический разрез очень и очень полезно.

Слава Нагибин мужественно выдержал напор военных и тяжесть нахождения под днищем надводного корабля, как и разработчики эхоледомера «Север-М», который отработал в эхолотном режиме и сумел даже определить волнение море, которого не было. Теперь над тройкой ледовых станций как дамоклов меч нависла проверка работы в реальных условиях подо льдом.

На этом выходе мы не могли проверить работу тракта связи с повышенной скрытностью излучения, т. к. для этого нам нужна

была одна из двух лодок проекта 675, оснащенных аппаратурой «Штиль-1», приход которой в Северодвинск был запланирован только непосредственно на ходовые испытания. Трое суток нашего наладочного выхода подходили к концу, мы всплыли, и, поблагодарив за работу, отпустили наше корабельное обеспечение до ходовых испытаний. Проветрившись, снова ушли под воду и пробыли там еще двое суток в интересах навигационщиков и биусовцев. И только потом пошли в Северодвинск.

На этом выходе на лодке произошло событие, которое имело трагические последствия.

В составе экипажа лодки был один из офицеров, капитан-лейтенант, командир дивизиона живучести, фамилию которого я, увы, уже не помню, а звали его Толя. Он был среднего роста, крепкого телосложения, рыжеволосый и с множеством веснушек. В силу своей должности на лодке он больше всех других членов экипажа присматривал за гражданской братией и каждый из нас неоднократно получал от него замечания — то за несанкционированное передвижение по лодке, то за незакрытую за собой крышку переборочного люка, а больше всего он ругал нас за то, что мы не носили с собой аппарат ИДА. Ругал нас по-флотски сурово, но справедливо. Между собой мы звали его «рыжая бестия». И вот, по пути домой, во втором отсеке неожиданно стало повышаться давление. Все, кто там находились, сразу почувствовали это по возникшему болевому ощущению в ушах. Командир второго отсека мгновенно доложил в центральный и разбудил отдыхавшего от вахты командира дивизиона живучести. Толя спустился на нижнюю палубу второго отсека и начал там оперировать какими-то вентилями, одновременно переговариваясь по громкой связи с центральным. Как известно, всё, что должно делаться особенно быстро, неизменно получается особенно медленно. В центральном нажимали не на те кнопки, Толя что-то кричал, ругаясь, по громкой связи, а давление в отсеке медленно повышалось и уже ощущалась довольно сильная боль в ушах. Затем командир дивизиона живучести, поняв бесполезность переговоров с ЦП, вылез на среднюю палубу и побежал в 3-й отсек. Вероятно, он решил, что, несмотря на перепад давления между вторым и третьим отсеками, ему удастся удержать крышку переборочного люка, которая открывалась в сторону третьего отсека, но он ошибся и крышку вырвало у него из руки, а его самого с силой втянуло в коридор средней палубы третьего отсека, над настилом которой он пролетел метра два-три. Находясь в возбужденном состоянии, он сразу и не почувствовал, что отпружинившая назад

крышка переборочного люка задела его по голове. Толя еще успел подняться в центральный и сделать необходимые отключения, прежде чем он сам и все присутствующие заметили, что его лицо покрыто кровью, а на настиле средней палубы осталась кровавая дорожка. Корабельный доктор наложил несколько швов на рану и уложил его в медизолятор с диагнозом сотрясение мозга, а когда мы вернулись с моря Толю переправили в госпиталь. Все было бы хорошо, если бы уже в конце этого года у него не начались сильные головные боли и не началось ухудшаться зрение. Потом он опять надолго оказался в госпитале, а позже, в году 79 или 80, насколько мне стало известно, наш первый командир дивизиона живучести полностью потерял зрение……

Заканчивался наш наладочный выход. Мы возвращались в Северодвинск уверенные, что первые четыре подсистемы пройдут ходовые испытания. Больше того, мы даже думали, что сдадим и пятую, и шестую.

Большой северодвинский сбор

Северодвинское короткое лето было в полном разгаре и в последнее воскресенье июля мы задумали устроить грандиозный пикник, посвященный дню Военно-морского флота, на берегу Белого моря, на ягровском песчаном пляже. Но вокруг этой идеи не получилось сплочение нашего большого коллектива, т. к. мной и Парметом была допущена тактическая ошибка. Раздав в оздоровительных целях в субботу «шило», вечером уже стало ясно, что большинство тех, кто готов был к пикнику, принять в нем участие не смогут, судя по состоянию их здоровья. В итоге образовалось несколько самостоятельных малочисленных групп, которые расположились в прибрежных дюнах. День выдался замечательный, было солнечно, тепло и почти безветренно. В нашей компании была Ира Торхова, Миша Пармет, я, а также приглашенные нами Сережа Русаков (командир лодки), Сережа Малацион (старпом), Боря Башарин, Витя Соколов и ещё несколько человек с «Дубравы». Мы расположились недалеко от воды в неглубоком песчаном котловане, по краю заросшим высокой травой. Ира собиралась обязательно окунуться в Белое море и уговаривала меня сделать то же самое. После некоторого времени с начала мероприятия, когда мы уже хорошо разогрелись, Ира пригласила меня нырнуть в Белое море и я согласился. Каково же было наше удивление, когда, подойдя к воде, мы увидели ещё не растаявшие маленькие тоненькие льдинки. Я отважно зашел в воду почти до щиколотки и понял, что дальше могу идти только под дулом пистолета. А Ира,

перебираясь через льдинку, поскользнулась и грохнулась в воду, выполнив таким образом свое намерение окунуться в море, практически в него не войдя. Галопом мы помчались в наше укрытие, чтобы срочно растереться снаружи и внутри. Постепенно наши гости стали расходиться и с нами остался только Сережа Малацион. Но вскоре и мы вынуждены были покинуть берег моря, т. к. налетело несметное количество голодных больших комаров, которые начали нещадно нас кусать. Больше на пляжном берегу Белого моря я никогда не был.

После очередного рабочего совещания с руководителями подсистем я дал телеграмму в институт на имя Председателя комиссии Н. И. Лобанова о готовности комплекса ко второму этапу ходовых испытаний. Но сами испытания начались только в конце августа. До этого было несколько коротких выходов в интересах омнибусовцев, потом экипаж сдавал свои собственные задачи и один раз наша лодка выходила в море на сутки в качестве цели для сдачи очередного «бомбовоза» проекта 667БДР. На всех этих выходах мы присутствовали минимальным составом. Володя Шумейко использовал выходы, чтобы добиться устойчивой работы своего измерителя. Группа гидроакустиков уже довольно уверенно общалась с комплексом и лучшим среди них был командир группы Ноиль Исхаков. Он обладал быстротой реакции, имел великолепно натренированную слуховую память и прекрасное пространственное воображение, имел, если можно так сказать, акустическое чутье. Но все эти отличные профессиональные качества сводил на нет его характер. Неистребимое желание доказать всем своё профессиональное превосходство, постоянная конфронтация с предельно-выдержанным начальником РТС Славой Фроловым и командованием лодки неприятно выделяли его из всего экипажа. Создавалось впечатление, что Ноиль специально ищет поводы для своего списания с лодки или вообще с Флота. Со дня на день мы ждали прихода лодки проекта 675 с нашими институтскими связистами на борту, в задачу которых входило оживление аппаратуры «Штиль-1» и обеспечение в качестве наших корреспондентов на этой лодки испытаний скатовской подсистемы связи. Связисты-штилёвцы дважды помогали нам — в Белом море на ходовых испытаниях и в Норвежском на Государственных. Помню, что оба раза был Р. С. Драгилев (Рома, очень хозяйственный, очень добрый и отзывчивый, всегда готовый помочь) и, как мне сейчас кажется, первый раз был Ю. М. Козлов (Юра, Гл. конструктор станции «Штиль-1», четкий и пунктуальный), а второй — Ю. Я. Голубчик (Юра, зам. Гл. конструктора, немногословный и вдумчивый).

И вот, примерно, за неделю до нашего выхода пришла в Северодвинск лодка проекта 675. Для неё не нашлось места ни у пирсов «Звездочки», ни у пирсов СМП и её поставили на бочки в середине бухты. У наших связистов сразу же родилась идея попробовать поработать «Штилями» прямо здесь, в заводской бухте. Пока связисты настраивали аппаратуру мне в очередной раз удалось получить разрешение на работу с излучением у многочисленных режимных служб. Что только я им не рассказывал об этом «невидимом и неслышимом» виде связи. Как всегда, рассказы дилетантов значительно более красочны и правдоподобны, чем сухость и конкретность специалистов, и убедительны для ещё больших, нежели сам рассказчик, дилетантов. Во многих случаях успех гарантирован, конечно, если в инструкциях слушателей не написано однозначное нельзя. Параллельно продолжалась работа по окончательной подготовке комплекса к испытаниям. У нас, кроме рабочих мест в 1 и 2 отсеках, рубке гидроакустики, появилось дополнительное рабочее место в крохотном концевом отсеке, где был установлен пульт управления УПВ с нашей системой СБКП. По штатному лодочному расписанию УПВ тогда относилось к службе РТС и временными жителями этого необитаемого отсека были, как правило, мичман Горбач, Борис Иванович Селиванов и наш Толя Бестужев. Ко времени начала наших ходовых испытаний или немного раньше в институте прошла очередная реорганизация и комплексная разработка систем шумопеленгования с использованием буксируемых антенн, как и самих антенн, была передана в 13 отдел, где были созданы специальные сектора. И вот для руководства работами по пятой подсистеме, для руководства своими сотрудниками и, вообще, просто поруководить приехал не так давно появившийся в нашем институте в качестве заместителя начальника комплексного сектора Андрей Иванович Згодько. С Андреем я познакомился много лет назад в первый же мой визит по скатовским делам в СПМБМ «Малахит», где он работал в секторе гидроакустики. Уже тогда, в бытность свою рядовым конструктором, его многозначительность, оперирование в разговоре множеством фамилий всякого рода руководителей и покровительственный тон наряду с простотой «своего парня» несколько меня удивляли. Придя в институт на должность зам. начальника комплексного сектора с не самых высоких конструкторских должностей, Андрей непрерывно стремился вращаться вокруг институтского руководства. Он обладал потрясающей способностью абсолютно не реагировать на многочисленные «тумаки», получаемые от тех, среди которых ему всё время хотелось быть, и на почти

откровенные прилюдные далекие отправления. Очень скоро Андрей ушел из института и появился на заводе ВТП в качестве зам. начальника сдаточного 7-го цеха. В этой его должности я с ним сталкивался на Дальнем Востоке и Камчатке уже после сдачи опытного образца в период работы по авторскому надзору. Как только в 7 цехе начались серьезные неприятности, Андрею удалось довольно быстро и безболезненно уволиться и он оказался в ЦНИИ им. Крылова. А когда я случайно его там встретил, он сразу мне сообщил, что только вернулся из командировки в Арабские Эмираты, где вел переговоры с каким-то знатным шейхом о закупке измерительных приборов и, снисходительно похлопывая меня по плечу, посоветовал хотя бы раз в жизни побывать в Дубайи.

За пару дней до выхода в море приехал Председатель комиссии Лобанов, его заместитель, наш морфизовский контр-адмирал Хияйнен, Гл. конструктор комплекса Громковский и его первый заместитель Паперно, члены комиссии от в/ч 10729 и нашей военной приемки. Почти все члены комиссии от разработчиков комплекса были среди тех, кто настраивал и готовил комплекс к испытаниям. Сразу же по прибытии в Северодвинск Громковский отправился на совещание к директору СМП и сказал, что остановится в гостинице горкома партии (была и такая), оставив мне адрес. Вместе с остальными прибывшими я отправился на поселение в гостиницу «Беломорье» и после благоприятного решения этого вопроса мы поехали на «Дубраву». Утром следующего дня произошел т. н. «адмиральский эффект» — забарахлил наш автобус и все добирались до работы на общественном транспорте. Паперно и я сначала ещё заехали за Громковским. По дороге Паперно предложил Громковскому пообщаться с народом на общем собрании, по установившейся традиции проводимым перед каждым выходом в море. Попав на «Котлас», мы отправились в наш кормовой изолятор, где я доложил Директору — Гл. конструктору состояние дел. Как обычно, собрание открывал я с организационного сообщения о дате выхода, его участниках, продолжительности и цели выхода, размещения на лодке, технического обеспечения выхода и т. п. Вопросы готовности комплекса к выходу были уже решены и я имел полную информацию от руководителей подсистем. Кто-то после таких собраний уезжал домой в Ленинград, кто-то оставался на берегу в дежурном режиме с готовностью по нашему вызову с моря прибыть на лодку. Директор говорил обо всем и ни о чем, но не забыл упомянуть и поблагодарить коллектив за успешно проведенные предыдущие работы. В заключение он не удержался, чтобы, опять таки, прилюдно, не отругать меня за

безответственное отношение к транспорту. После собрания Паперно совещался с руководителями подсистем, а мы снова сидели в изоляторе и Громковский, как ни в чем не бывало, обращаясь ко мне и Пармету с демократическим «мужики», говорил какое важное значение имеют для института и объединения положительные результаты испытаний комплекса. Мужики молча слушали и кивали головами.

Продолжение второго куплета

Накануне выхода происходила окончательная расстановка сил внутри лодки. В нашем распоряжении, как всегда, была торпедная палуба, торпедный погреб, а теперь ещё мы рассчитывали на пару мест около аппаратуры 5-ой подсистемы на верхней палубе 2 отсека и на пару мест в нашей генераторной в первом отсеке. Башарин был не очень доволен большим нашим составом, но особенно и не возражал, а вот Русаков был очень недоволен присутствием среди членов нашей комиссии Хияйнена. В соответствии с определенными флотскими положениями командир лодки должен был уступить свою каюту хоть и не действующему, но, тем не менее, адмиралу. В этом отношении каюта старпома наверху 2 отсека, как мы называли на «голубятне», была вне адмиральских и прочих притязаний. Кроме того, нужно было соответствующим образом распределить офицеров — членов нашей комиссии. Не очень было бы гостеприимно если бы офицеры, как простые техники, инженеры и научные сотрудники, спали прямо на палубе. Нужно было также пристроить куда-то и Председателя комиссии, и Громковского, и Паперно. Пришлось экипажу корабля уплотняться. Кроме нас и нашей комиссии в море собирались пойти два подстраховывающих «медвежатника» и человек 5 омнибусовцев. У нас по программе испытаний была проверка выдачи данных в «Омнибус» и хотя наши данные ещё не могли быть обработаны, мы договорились, что для нашей комиссии будет достаточным подтверждения омнибусовцев, что соответствующие сигналы присутствуют на входе их приборов. Ну и, конечно, определенное количество лаовцев в качестве скатовских болельщиков собиралось устроиться где-то в кормовых отсеках. После окончательного уточнения плана и определения очередности прихода кораблей обеспечения, после окончательного доклада о готовности комплекса к испытаниям мы загрузились в лодку и по команде «запевай!» начали петь вторую часть второго куплета. Как мне сейчас кажется, это было где-то между 27 и 29 августа.

Итак, наши испытания обеспечивали два надводных корабля

(СКР) и подводные лодки проекта 675 и проекта 667БДР, на которых находились наши связисты. На первой Драгилев и Козлов (или Голубчик?), на второй — Варназов. В течении первых четырех суток мы должны были по плану поочередно сдавать подсистемы ШП, ОГС, ЭП, тракты высокочастотной и кодовой связи, подсистему встроенного контроля комплекса и аппаратуру контроля помех. На вторые сутки нашей работы, когда мы ждали прихода подводной лодки проекта 667БДР, наши связисты получили подкрепление в лице комплексного разработчика основного прибора станции «Штиль-1» В. Н. Куприянова, который прибыл в Северодвинск уже после нашего ухода в море и был доставлен к нам на буксире. Уверенно функционировали подсистема шумопеленгования и подсистема обнаружения гидроакустических сигналов. Эффектно, с отличными результатами, отработала подсистема эхопеленгования. Совершенно неожиданно для всех и, прежде всего, для нас самих долго не устанавливалась связь с лодкой БДР. На наши многочисленные вызовы «Балаклава, Балаклава — я Сланец, как слышите, прием» ответа не было. Кто только не подержал в руках микрофон — поочередно вся команда гидроакустиков, начальник РТС, все наши связисты — Дынин, Мамут-Васильев, Куприянов, Председатель комиссии Лобанов, у которого в силу особенностей дикции получалось очень смешно: «Бавакваа, Бавакваа — я Сванец, приём». Наконец, в рубку вошел Русаков и твердым командирским голосом начал произносить связное «заклинание», все присутствовавшие насторожились в ожидании обязательного «ёбть», но его не последовало, а через несколько секунд сквозь шумы, писки и скрипы из динамика раздалось еле различимое: «Сланец, Сланец — я Балаклава, слышу Вас три балла, прошу повторить, прием». Обозвав нас хреновыми акустиками, гордый командир вернулся в центральный. На обеспечивающей лодке оказались технические неисправности, которые были устранены и мы успешно провели испытания трактов связи. С учетом времени затрачиваемого на встречу с обеспечивающими кораблями и переговоров с ними по радио для последних уточнений их действий, на заседания комиссии и обсуждения результатов испытаний, замечаний и рекомендаций, а также переходов из одних полигонов в другие мы находились в море уже почти 6 суток. Каждое наше погружение и всплытие Володя Шумейко выдвигал свой «Жгут», который показывал устойчивую работу, а картинка гидрологического разреза с определенной степенью точности соответствовала нашим предварительным данным о типе гидрологии и «Жгут» выдержал испытания. Впереди у нас были ещё испытания тракта связи с повышенной скрытностью

излучения (аппаратура «Штиль-1») и подсистемы ШП с буксируемой антенной. Эти-то испытания и заставили нас с одной стороны здорово поволноваться, а с другой — только лишний раз подтвердили отличное функционирование уже сданных подсистем и мы получали дополнительную, весьма нужную разработчикам, информацию о работе комплекса в различных условиях реального использования. Так, при работе основного тракта шумопеленгования при почти штилевом состоянии моря на спецификационном (6 уз.) и меньшем ходу лодки, выяснилось, что за счет внедренных технических решений по уменьшению уровня корабельных акустических помех превалирующее значение в высокочастотном диапазоне имеют собственные электрические шумы предварительных усилителей и возможности тракта ограничены нашими внутренними причинами; мы получили первые статистические данные об использовании различного вида зондирующих сигналов подсистемы эхопеленгования и её энергетическом потенциале; много нужной информации о режимах точного и грубого пеленгования получили разработчики подсистемы ОГС и т. д. С приходом лодки проекта 675 начались испытания режима СПС. Этот специфический режим связи, обладая несомненными достоинствами, имел технически сложные подготовительные процедуры, связанные с необходимостью синхронизации работы корреспондентов. Сначала мы связались с лодкой по радио и командиры уточнили схему взаимного маневрирования, а затем мы быстро установили с ней звукоподводную в/ч связь, ещё раз обговорили с нашими связистами таблицу условных сообщений и лодки погрузились для непосредственной работы. И здесь мы, пожалуй, впервые столкнулись с трудностями и с первыми волнениями. Нам никак не удавалось войти в режим синхронизации и добиться уверенного прохождения пилот-сигнала. Мы переговаривались по звукоподводной связи с нашими корреспондентами, брали тайм-ауты для обдумывания, всплывали и снова погружались, а режим СПС работать не хотел. Вся наша сдаточная команда связистов здорово волновалась, а, как известно, волнение всегда лишь усугубляет ситуацию. Явно переживал эту ситуацию и заместитель Председателя комиссии Л. П. Хияйнен. Во-первых, ещё в свою бытность начальником кафедры в Академии Лев Петрович уделял большое внимание дальней и скрытной связи между взаимодействующими подводными лодками, а во-вторых, уже как сотрудник института, он был причастен к успешным испытаниям опытного образца станции «Штиль-1». Олимпийское спокойствие сохранял наш Генеральный директор, которого я, перемещаясь между первым

отсеком и рубкой гидроакустики, часто видел в тупике средней палубы 3-го отсека, где он, борясь с гиподинамией, делал гимнастику и даже предлагал мне к нему присоединиться, а иногда, делая вид, что ничего не знает, спрашивал как у наших мужиков идут дела. Потом, уже после успешных испытаний, проговаривая ситуацию со «Штилем», мы пришли к выводу, что такое поведение Генерального директора было единственно правильным. Надо сказать, что Владимир Васильевич всегда хорошо знал и чувствовал, как надо себя вести. Прошло уже часов 8 или 10, а положение не менялась. Обсудив ситуацию, мы приняли решение о перерыве в испытаниях, связанным с устранением технических неисправностей, о чем я доложил Председателю и командиру лодки. Это же сообщение мы передали нашим корреспондентам и обе лодки всплыли. Между нами была установлена радиосвязь и лодки дрейфовали в режиме ожидания. Паперно, безусловно, также был обеспокоен ситуацией и, как всегда в таких случаях, в его голове проигрывалось множество вариантов в поисках оптимального решения. И вот по его предложению и под его руководством была организована «мозговая атака» наших связистов, в ходе которой Куприянов высказал мысль о возможной причине неисправности, которая нашла понимание у остальных участников «атаки». В одном из блоков прибора 16 были сделаны соответствующие изменения и мы решили продолжить испытания. Опять мы погрузились и работа пошла! Режим СПС заработал и удивил всех присутствующих на лодке своими сотнями километров. А Володя Куприянов был не только героем дня, а стал ещё первооткрывателем явления, которое было обнаружено в ходе испытаний и естественно сразу было названо «эффектом Куприянова». Суть явления заключалось в том, что при включении аппаратуры «Штиль» на передачу сообщений, когда включалось генераторное устройство, лодка начинала медленно подвсплывать. Явление это было замечено тогда, когда именно Куприянов работал за пультом аппаратуры «Штиль» и нажимал соответствующую кнопку. Непонятным оказался не только «эффект Куприянова», а также то, что первоначально комиссия не сочла ничего лучшего, чем записать нам замечание по этому поводу. После наших резких возражений формулировка была изменена на «…решить совместно с СПМБМ „Малахит“…». Правда, замечание скатовской комиссии мало к чему обязывало проектантов лодки, но давало нам возможность хотя бы привлечь их к разгадке этого эффекта. Как потом оказалось, разгадка оказалась довольно простой. При обсуждении этого замечания со специалистами «Малахита» я, вспомнив о похожем эффекте во

время докового перехода, поинтересовался каким образом обеспечивается электропитание нашего «Штиля» и системы управления погружением и всплытием «Шпат». Выяснилось, что обе системы получают электропитание по сети 400 Гц от одного и того же машинного преобразователя, мощность которого меньше суммарной потребляемой мощности «Шпата» и нашего «Штиля». Практически полностью, теперь уже на лодке, повторилась доковая ситуация. Только тогда подключались подруливающие устройства и это приводило к изменению параметров сети (частоты и напряжения) и срабатыванию нашей защиты, а сейчас подключался «Штиль» и изменение параметров сети, связанных всё с той же перегрузкой преобразователя, приводило к изменению положения сельсинов, управляющих рулями глубины. После разделения электропитания мы уже не влияли на положение лодки, но в историю лаборатории связи и сдачи комплекса «Скат» это явление так и вошло под названием «эффект Куприянова».

Все эти напряженные сутки испытаний вместе с подсистемой ШП функционировала и подсистема классификации, но результаты были совсем неутешительные, слишком часто происходили сбои подсистемы или она просто не принимала никакого решения о классе цели. Но зато нашим специалистам удалось увидеть явные собственные недоработки в вопросах взаимодействия этих двух подсистем, которые были учтены в дальнейшем.

И вот наступила очередь сдачи пятой подсистемы, которой предшествовало детальное обсуждение совместных действий наших специалистов, специалистов-разработчиков УПВ и, конечно же, экипажа корабля. Корабли обеспечения заняли исходные позиции и каждый ждал своего «часа икс». У нас было три рабочих места — в рубке гидроакустики у левой шапэшной секции пульта, на индикатор которой выводилась информация; на «голубятне» у аппаратной части, где производился спектральный анализ шумов и запись их на магнитофон и в концевом отсеке лодке, откуда производилось управление УПВ и где была расположена аппаратура нашей системы бесконтактного контроля положения антенны. Шли восьмые сутки наших испытаний.

Пока лодка погружалась, мы окончательно, уже по громкоговорящей связи, уточнили схему взаимодействия между всеми участниками процесса. На глубине 100 метров лодка заняла горизонтальное положение при скорости 6 узлов и «процесс пошел». Включились насосы УПВ, создавая в гондоле избыточное давление, необходимое для выталкивания концевого

тела (стабилизатора) из выходного отверстия гондолы, в котором оно хранится при запасованной антенне, был расторможен барабан лебедки и концевое тело, отталкиваемое от лодки гидродинамическим напором потянуло за собой нашу антенну. Из концевого отсека поступило сообщение о прохождении первой магнитной метки, затем второй, третьей… медленно антенна сматывалась с барабана и уходила за корму лодки. С «голубятни» докладывали о фиксировании на приемниках антенны шумов буксировки неожиданно большого уровня, которые наблюдались и на развертке индикатора, но особой тревоги это сразу не вызвало. В строгой последовательности фиксировались магнитные метки прохождения антенны и довольно скоро начал уже выходить кабель-буксир. Это означало, что вся активная часть антенны уже находится в воде и через несколько минут наступит тот самый «час икс», когда наше обеспечение начнет свое маневрирование. И вдруг, совершенно неожиданно, пропала вся начальная информация о буксировке антенны у нас в рубке и на «голубятне», а из последнего отсека доложили об аварийной ситуации с УПВ и об автоматической остановки лебедки. Сразу было сделано предположение об обрыве антенны. Дальнейшие попытки включения УПВ в режим выпуска антенны, а также её выборки результатов не дали и только ещё более убедили всех, что антенна оторвана и что-то произошло с УПВ. Срочно собралась комиссия и, заслушав сообщения наших специалистов и разработчиков УПВ, было принято решение о приостановке испытаний комплекса до выявления истинных причин. Мы связались с кораблями обеспечения, объяснили ситуацию и отпустили их. Затем всплыли с целью вызова нашего буксира, который должен был быть где-то рядом, чтобы пересадить членов комиссии и отправить их в Северодвинск. Параллельно продолжались острые дебаты с представителями Пролетарского завода на тему «кто виноват» и «что делать». Вот тут-то Громковский уже не молчал. Активно принимая участие в дебатах, он однозначно обвинял пролетарцев, ссылаясь на неоднократные разговоры с директором Пролетарского завода Пашкевичем после многих неудач с УПВ «Руза» при испытаниях станции «Аврора-П» и бездействие его специалистов. По возвращении в Северодвинск Громковский намеревался созвать Совет директоров предприятий Министерства, для обсуждения прямо на месте вопросов срыва испытаний комплекса и выработки соответствующих рекомендаций. (был и такой орган в рамках Министерства, с рекомендациями которого считался и Заказчик). Ни Б. А. Селиванов, ни второй представитель пролетарцев, не могли соперничать с красноречием Громковского

и его «убийственной» аргументацией виновности разработчиков УПВ. В это хотелось верить нам и даже военным членам комиссии. Я помню еще одну ситуацию, когда на этих испытаниях Главный конструктор активно помогал нам. Это происходило при сдаче аппаратуры контроля помех, когда Громковский был возмущен поведением одного из членов комиссии. Дело в том, что почему-то возможности нашей аппаратуры вызывали недоверие со стороны специалистов лаборатории ЦНИИ им. ак. Крылова, рекомендациями которой пользовались проектанты в борьбе за обесшумливание корабля и за минимальный уровень акустических помех в носовой оконечности. Это была лаборатория, которой руководил молодой доктор наук Романов, а непосредственно с нами работал его сотрудник Юрий Петров. Надо сказать, что более занудного, никому ничего не доверяющего человека, я не встречал за всё время работы. Но это так, к слову. Ещё во время работ по установке ИКУ на лодке была установлена альтернативно нашей аппаратуре система контроля помех разработки ЦНИИ им. ак. Крылова с множеством гидрофонов в носовой оконечности. Возможно эта фирма считала, что мы завышено выставим нулевое значение абсолютного уровня помех, относительно которого и будем контролировать помехи в ходе испытаний и тем самым поможем себе получить требуемые дальности. Уже на наших наладочных выходах и на выходе с ИКУ Петров записывал какую-то информацию на магнитофон, что-то наблюдал на спектроанализаторе, но, т. к. никаких выводов из своих наблюдений он не делал и не допускал никого к своей технике, наши специалисты Усоскин, Нодельман, Кветный и я, к ним примыкавший, понимали, что эта аппаратура фиксирует уровень «цен на хлеб в гражданскую войну». На этом же выходе уже никакой альтернативы нашей АКП не было, но был член комиссии Юрий Петров. Уж сколько он попортил нам нервов и нервов членам комиссии — передать трудно. Он ничему не верил, считал, что мы делаем всё неправильно, что мы обманываем комиссию, а результаты наши измерений считал «филькиными грамотами»… Это была настоящая «баба-Яга», которая сама ничего не предлагала, но была всегда против и свою ужасно занудную противную арию она исполняла на одной долгой минорной ноте. В итоге, при обсуждении результатов испытаний АКП, он заявил, что никакие документы подписывать не будет, а Громковский пообещал ему, что он никогда не будет больше членом никаких комиссий. Пока к нам шел буксир стало темнеть, а на море поднялся ветер и слегка заштормило. Подойдя к нам, буксир пришвартовался и с него на лодку был заведен трап, простой деревянный трап без поручней, который напоминал

доску качелей, попеременно поднимаясь и опускаясь то одном, то на другом конце. Началась эвакуация членов комиссии, с которыми уходили и Паперно, и Громковский. На буксир переползали в буквальном смысле ногами вперед, руками держась за основание трапа. Последним покидал лодку Л. П. Хияйнен, который попросил меня подержать его адмиральскую фуражку, опасаясь как бы её не сдуло в море сильным ветром. Когда нашего адмирала благополучно приняли, мне пришлось совершить путешествие на буксир с целью возвращения фуражки его владельцу, бросать её было рискованно из-за сильного ветра. На буксире, совершенно неожиданно, я встретил вышедшего на палубу заспанного Корюна Варназова. Была договоренность, что после испытаний подсистемы связи Варназова снимут с лодки БДР и на нашем буксире доставят в Северодвинск. Его действительно сняли, но буксир в Северодвинск по каким-то причинам не пошел и Корюн уже пятые сутки болтался на буксире и двое последних суток почти ничего не ел, т. к. запасов продовольствия едва хватало на членов команды. Почему-то дубравские буксиры всегда имели ограниченный запас продовольствия, хотя капитан и старпом прекрасно знали, что на борту будут дополнительные «рты». Нельзя было спокойно смотреть на его голодное выражение лица и я предложил ему перейти на лодку, но он так вымотался за эти дни и ночи и так оголодал, что был рад скорейшему возвращению на буксире в Северодвинск и только попросил меня чего-нибудь раздобыть ему поесть. Я переполз на лодку, «залетел» на камбуз и наш кок загрузил меня (вот, что значат хорошие отношения с экипажем) буханкой хлеба, пачкой сахара, банкой тушенки и банкой рыбных консервов. До расхождения с буксиром я успел всё перебросить Корюну. После совместного со старпомом подвига по спасению от «голода» Пармета и Иры Торховой в Белом море теперь я уже один совершил подвиг по спасению от «голодной смерти» сотрудника нашего сектора связи Корюна Варназова, который даже много лет спустя всё ещё вспоминал этот случай.

Всю ночь мы дрейфовали, качаясь на волнующемся море, в районе потери буксируемой антенны. Утром я был вызван к командиру, который задал мне вопрос о стоимости потерянной антенны. Не зная точных цифр, я назвал сумму в каких-то сотнях тысячах рублей. Лукаво усмехнувшись, он сказал, что и не представлял, как может дорого стоить такое д…о, которое, тем не менее, он намерен искать. Чем было вызвано его намерение искать потерянную антенну, — какими-то флотскими предписаниями или указаниями, полученными по радио, или собственной инициативой, основанной на ответственности за всё,

что происходит на его лодке, он мне не объяснил, как и совершенно не отреагировал на мое замечание о бесполезности поиска предмета, потерянного под водой и имеющего нулевую плавучесть. Зато я получил требовательное приглашение вместе с ним выйти наверх на поиски антенны и замечание, что, как известно, д…о всегда всплывает. И вот, надев сапоги и напялив на себя все теплые одежды, поверх которых я с трудом натянул «канадку» командира БЧ-5 Валеры Андронова, я вылез наверх, где уже по крыше ограждения рубки расхаживал командир, непрерывно поднося к глазам большой морской бинокль. Слава богу, море успокоилось и была лишь легкая зыбь. Русаков сказал, чтобы я оставался на мостике и приказал вооружить биноклем и меня. Я опять попытался напомнить ему о нулевой плавучести, но он перебил меня и уже резко сказал, что «д…о, ёбть, должно обязательно всплыть». В поисках антенны мы провели часа четыре, в течение которых через каждые 30–40 минут мы спускались на 10 минут вниз погреться и на это время разрешался выход наверх. Почти после каждого очередного согрева Русаков громко, чтобы слышал верхневахтенный офицер, произносил:: «По курсу… наблюдаю буксируемую антенну, дистанция… кабельтов». Верхневахтенный нажимал ногой на тангенту переговорного устройства и говорил: «Внизу! Командир наблюдает буксируемую антенну по курсу… дистанция… кабельтов». Внизу это сообщение фиксировалось в вахтенном журнале и лодка, медленно разворачиваясь, ложилась на другой курс, чтобы пройти несколько десятков, а то и сотню кабельтов и убедиться в отсутствии антенны. А я после каждого согрева внизу, сталкиваясь с командиром наверху, наблюдал в его глазах нарастающий блеск и удивлялся его твердой походке по неширокой крыше ограждения рубки. Последнее возвращение наверх было совсем коротким и Русаков с явным огорчением в голосе сказал мне, что если за время с момента потери антенна не всплыла, то уже и не всплывет (!?). Поиски были прекращены, мы спустились вниз и командир пригласил меня к себе в каюту. Молча он достал графин, два стакана и предложил выпить, чтобы согреться и как следует отдохнуть после верхней вахты. К вечеру 10-х суток нашего нахождения в море мы получили добро на возвращение в Северодвинск. Тогда мы ещё даже не могли предположить, что все дальнейшие испытания комплекса разделятся на две части и растянутся до 1982 года.

Совет в Северодвинске

Наш Генеральный директор развил бурную деятельность по

созыву Совета директоров и в Северодвинске уже находились Генеральный директор Пролетарского завода Пашкевич, Главный технолог ЛАО Водянов и ожидали, насколько я помню, приезда руководства «Малахита», «Азимута» и «Агата». После короткого заседания заводской комиссии было принято решение о подготовке акта заводских испытаний с приложениями протоколов испытаний первых четырех подсистем и перечня замечаний и рекомендаций комиссии. Для многих членов нашей сдаточной команды командировка заканчивалась и они уезжали в Ленинград. Оставались, в основном, лишь комплексники и наши члены комиссии. На следующий рабочий день после возвращения в Северодвинск общее внимание было приковано к гондоле. На технологической площадке («седле»), одетой на гондолу сразу же после того, как лодка ошвартовалась у пирса, мы вместе с пролетарцами с нетерпением ожидали вскрытия лаовскими механиками съемных листов, чтобы проникнуть внутрь гондолы. Вдруг кто-то из ожидавших издал громкий удивленный крик, представлявший собой расшифрованное русаковское четырехбуквенное выражение, после которого последовала фраза — «Тело-то в очке». Это означало, что стабилизатор антенны не вышел из выходного отверстия гондолы (ангара) и антенна должна была находиться внутри. Теперь уже ЧП приобретало совершенно другую окраску. Как только лаовцы ослабили крепление съемных листов все почувствовали сильный запах дизельного топлива («солярки»), которым была заполнена наша антенна, а когда листы были сняты, нашему взору предстала страшная картина. Наполненная парами дизельного топлива, гондола представляла собой емкость, плотно забитую оторванными и смятыми кусками антенны вперемежку с кабель-буксиром до такой степени, что с трудом можно было различить кабелеукладчик и барабан лебедки УПВ. Все это напоминало огромное логово, кишащее переплетенными, изогнутыми и обвивающими друг друга змеями. Итак, сразу же стало ясно, что произошло в море. В начальный момент постановки по причинам, которые нужно было ещё установить, стабилизатор (концевое тело) не вышел из ангара, где он хранится при запасованной антенне, а антенна продолжала разматываться с барабана, фиксируя своими магнитными метками длину якобы вытравленной части. Это продолжалось до тех пор пока в гондоле не образовалась то самое «логово» из оторванных, смятых и перекрученных кусков антенны и кабель-буксира, которое и привело к механической остановке барабана лебёдки. Теперь предстояло выяснить причины, из-за которых не вышло тело. Начался настоящий бой между нашими специалистами и

пролетарцами. С обеих сторон в ход шли самые невероятные обвинения, среди которых, по всей видимости, находились и те, что послужили причиной этого ЧП. Среди наших аргументов главными были несоответствие диаметра выходного отверстия диаметру стабилизатора, отсутствие смазки выходного отверстия и наличие признаков ржавчины на его поверхности, не соответствие создаваемого в гондоле давления усилию выталкивания тела, вспомнили и сбои в работе кабелеукладчика при запасовке антенны и все «грехи» УПВ «Руза-П», которые были обнаружены при испытаниях станции «Аврора-П», и многое другое. Со стороны пролетарцев нам были предъявлены встречные обвинения в несоответствии диаметра тела диметру выходного отверстия, в неправильной конструкции тела, при которой крылья начинают раскрываться уже прямо в ангаре и тормозят выход (тогда стабилизатор имел складные крылья, которые должны были раскрываться при выходе его из ангара, образовывая планерную конструкцию и обеспечивающую вытяжку антенны и удержание её в горизонтальном положении), в неправильном выборе конструкционных материалов, в отсутствии сигнализации о выходе стабилизатора, а также, как и мы, вспоминали все «грехи» нашей буксируемой антенны станции «Аврора-П». На этом временном этапе каждая сторона «билась насмерть», отклоняя обвинения «противника» и доказывая свою невиновность. Над нами и над пролетарцами довлела ситуация срыва испытаний. Тем временем собрались все директора и в кабинете директора «Дубравы» начался Совет, который, как рассказывали, сразу принял форму острой полемики между Громковским и Пашкевичем. А затем, когда первые эмоции поутихли и весь пар благородного негодования был выпущен, перешли к спокойному обсуждению создавшегося положения. Этому возможно способствовал и сделанный перерыв на обед, во время которого Громковский довольно долго что-то обсуждал с Паперно и Лобановым, а затем и с Пашкевичем. На послеобеденном Совете, на котором присутствовал и я, в выступлениях двух противоборствующих сторон зазвучали схожие мотивы о сложности внедрения принципиально новой техники, о необходимости тщательного анализа возможных причин ЧП, однозначного их определения, выработки мероприятий для их устранения и т. п. Кроме того, Громковский, говоря о необходимости скорейшего ввода в строй всех радиоэлектронных систем на уже сданной Флоту лодке, высказал мысль о возможном разделении испытаний первых четырех подсистем комплекса с испытаниями 5-ой и 6-ой. Это предложение сразу поддержало руководство «Агата» и стало нашим откровенным

союзником, т. к. их собственные дела также требовали времени для существенных доработок «Омнибуса». Более осторожно, но принципиально не против, высказался «Малахит» и, конечно же, поддержал Громковского «Пролетарский завод». Не могу с полной уверенностью утверждать, но думаю, что эту мысль подсказал Генеральному директору Паперно. Да и всем остальным директорам эта мысль понравилась, а кто-то даже высказал сакраментальную фразу о том, что ведь плавали до сих пор лодки без этих подсистем и ничего. Впервые в Северодвинске было озвучено то, что стало в недалеком будущем предметом совместных решений Министерства и Флота о разделении испытаний комплекса на два этапа. Директора разъезжались, а мы оставались готовить документы ходовых испытаний первых четырех подсистем.

Тем временем наши механики приступили к ликвидации последствий ЧП и постепенно освобождали гондолу от измочаленной в куски антенны. Это была тяжелая работа в ужасных условиях и каждый раз механики возвращались насквозь пропитанные соляркой. На все дни их тяжелой работы Пармет договорился с командованием «Котласа» и после каждой смены они могли попариться в сауне и смыть с себя запах солярки, окончательно заглушая его в нашем изоляторе запахом прозрачной жидкости из нашего алюминиевого чайника.

Благодаря усилиям Л. П. Хияйнена мы быстро получили все необходимые данные для окончательной обработки материалов: кальки фактического маневрирования нашего обеспечения, выписки из формуляров их шумности и среднестатистические данные о типах гидрологии в полигонах наших испытаний, которые даже согласовывались с информацией, полученной нашим «Жгутом». За время чуть меньшее двух недель были готовы и подписаны все протоколы, акт, а также перечень замечаний и рекомендаций комиссии. В конце сентября я вылетел в Ленинград для переоформления командировки и составления графика устранения замечаний комиссии.

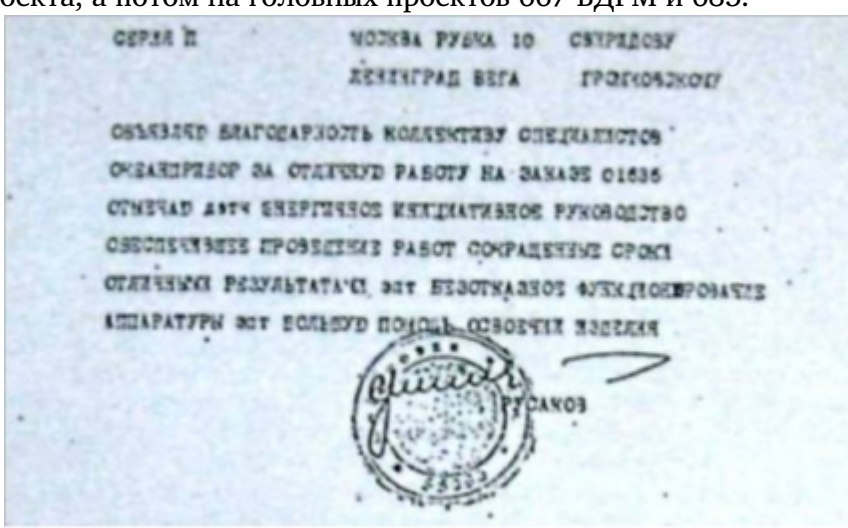
Осенние ленинградские новости

Почти весь октябрь я провел в институте. Мне нужно было составить и согласовать график устранения замечаний комиссии и попутно, по поручению Паперно, подготовить благодарственный приказ по институту в связи с успешным завершением ходовых испытаний первых четырех подсистем. Была интересная особенность моих визитов в Ленинград, которая заключалась в том, что, как правило, в первый же день появления

в институте после рассказа Паперно о скатовских делах он, как бы между прочим, говорил мне: «Боря, тут вот есть несколько телеграмм по Вашим делам, посмотрите.» И я получал в руки свои собственные телеграммы с нашими насущными северными просьбами или вопросами, которые незадолго до появления в Ленинграде я посылал с «мест боевых действий». Так было и в этот раз. Мне нужно было решить мои же вопросы об укомплектовании комплекса возимой частью ЗИП'а, без которой нам с трудом удалось уговорить Заказчика допустить нас к ходовым испытаниям, дав клятвенные протокольные заверения об укомплектовании в период устранения замечаний комиссии, и о корректировке эксплуатационной документации. Без этого не могло быть и речи о допуске на Государственные испытания, несмотря даже на все выполненные рекомендации комиссии по заводским испытаниям и устраненные замечания. Вопросы с корректировкой документации были самыми болезненными за весь период испытаний опытного образца. За это время в комплекс было внесено бесчисленное множество мелких и крупных изменений, которые должны были быть внесены в документацию. И хотя на всех наших рабочих совещаниях и обсуждениях, начиная с работ на ЛАО, звучали призывы не забывать о корректировке документации, отследить этот процесс на таком большом комплексе было чрезвычайно трудно. Какая-то часть корректуры проходила через нашу комплексную группу документации, какая-то часть корректуры выполнялась самими разработчиками, что-то распространялось и дальше на все серийные образцы, что-то касалось только опытного образца, какие-то изменения мы вносили в документацию прямо на лодке, какие-то извещения на корректировку поступали к нам через ЛАО, что-то оставалось на бумажках в карманах разработчиков.

К концу октября был отдан на подпись директору приказ об объявлении благодарности сотрудникам института за успешное выполнение мероприятия «Куплет-2», в котором было не менее, а м. б. и более 500 фамилий, образовалась надежда на получение в ноябре-декабре ЗИП'а и в очередной раз прозвучали документационные лозунги и призывы. Я уезжал в Северодвинск с различными новостями, среди которых были косвенно и напрямую касавшиеся меня лично и одна, совсем нерадостная новость, напрямую касавшаяся всех сотрудников нашей лаборатории. Итак, по порядку. В нашей лаборатории, в группе Е. Н. Новожилова, появился регулировщик высшего разряда с техническим образованием, которого нацеливали на работу на опытном образце. Это был Владимир Александрович Балаш. Володя Балаш — худой, двухметроворостый, отличный

специалист-радиотехник с хорошей головой и руками, с независимыми резкими суждениями, с чрезвычайно сложным и ужасно конфликтным характером. В нашей лаборатории, пока ни в чьей группе, появился молодой, но уже старший инженер, бывший сотрудник одной из лабораторий, занимавшейся разработкой ЦВК нашего комплекса, Борис Леонидович Наружный. По всей видимости ему надоело заниматься «единичками и ноликами» и он решил попробовать себя в организационно-комплексных делах. Это был период, когда по документации Главного конструктора начиналось изготовление на нашем серийном заводе «Водтрансприбор» (ВТП) двух серийных образцов комплекса для головных лодок 949 и 941 проекта и в этой связи завод настаивал, чтобы и ответственным сдатчиком этих образцов был также представитель Главного конструктора, куда дальновидный Паперно и нацеливал страждущего стать комплексником Наружного. А чтобы ему поизучать «живой» комплекс, поднабраться опыта сдачи и умения общаться с судостроителями и Флотом, Паперно предложил мне принять Наружного как ещё одного помощника. Боря — энергичный, контактный, быстро всё схватывающий, с хорошей памятью, умеющий находить правильные решения, не боящийся незнакомых ситуаций — быстро вошел в курс наших дел и пробыл с нами до конца 1979 года, когда сам возглавил сдаточные работы в Северодвинске на головных лодках 941 и 949 проекта, а потом на головных проектов 667 БДРМ и 685.

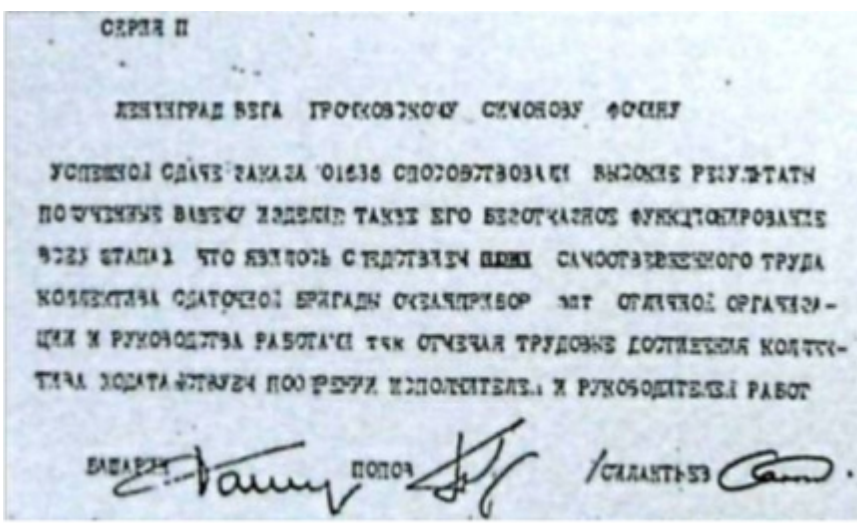


По военному строго - “объявляю”,отмечаю”-
Телеграмма командира ПЛ 671РТМ (зав.№636)
кап.2 ранга Русакова. Декабрь 1977 г.

Как гром среди ясного неба облетела по институту новость об уходе Паперно из нашей лаборатории и отстранении его от

должности Первого заместителя Главного конструктора. Это была большая потеря для всех нас, для нашей лаборатории, да и для нашего дела. Паперно был движущей силой разработки комплекса, её научно-техническим и организационным началом. Причина в те годы была довольно распространенной — его сын уезжал из СССР. Прекрасно понимая, что сделал для института Паперно, наш Генеральный директор превзошел самого себя и сумел отстоять его, оставив в институте на прежней должности начальника сектора, но в отделе товаров народного потребления. Чуть-чуть не успел Паперно довести дело многих лет своей работы в институте до логического завершения, а его участие в ходовых испытаниях было, по-сути, прощанием с комплексом, многое из своей будущей судьбы он уже знал. Через несколько лет, уже не работая в институте и будучи по заключению нашей медицины безнадежно больным, ему отказали в разрешении на поездку для лечения к сыну в США, где, вполне вероятно, могли его спасти или же продлить ему жизнь. Тогда не разрешили выехать на лечение Паперно, а примерно в это же время Громковский оставил свой пост, перешел на работу на базовую кафедру ЛЭТИ при нашем институте, сотрудничал с одним из американских благотворительных фондов и затем бывший Генеральный директор объединения и Главный конструктор комплекса «Скат» сменил место своего постоянного проживания на США…

Зимние северодвинские новости


СЕРИЯ П

ЛЕНИНГРАД ВЕГА ГРОМКОВСКОМУ СИМОНОВУ ФОСИНУ

УСПЕШНОЙ СДАЧЕ ЗАКАЗА 01636 СПОСОБСТВОВАЛИ ВЫСОКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПО ОЧИСТКЕ ВАШЕГО ИЗДЕЛИЯ ТАКИЕ ЕГО БЕЗОТКАЗНОЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ НА ВСЕХ ЭТАПАХ ЧТО ЯВИЛОСЬ СЛЕДСТВИЕМ ВЫСОКОГО САМООТВЕРЖЕННОГО ТРУДА КОЛЛЕКТИВА СДАТОЧНОЙ БРИГАДЫ ОСОБЕННО ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ИНЖЕНЕРА ОТЛИЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ И РУКОВОДСТВА РАБОТАМИ ТЕМ ОТМЕЧАЯ ТРУДОВЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ КОЛЛЕКТИВА ЗОДАТЬ ОТВЕТСТВЕННЫЙ ПОДРЯДНЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ И РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ

ПАПЕРНО ПОПОВ /СИМОНОВ/

“Треугольник треугольнику”
Телеграмма ответственного сдатчика,парторга и профорга сдаточной команды головной ПЛ проекта 671РТМ (зав.№ 636).Декабрь 1977г.

Ноябрь в Северодвинске месяц уже зимний, но как и год тому назад мы совершили два коротких выхода в море, на одном из которых экипаж отрабатывал борьбу за живучесть, воюя то с пожарами, то с пробоинами, то с химической опасностью, а на втором выходе проходили торпедные стрельбы и испытывалась реактивная торпеда системы «Шквал», которая, как говорили, движется под водой в газовом облаке с огромной скоростью (до 200 узлов) и её эффективность сравнивали с пистолетным выстрелом в упор. На этих выходах мы подстраховывали подсистему ШП комплексниками Женей Щуко и Юрой Смирновым, подсистему связи Андреем Зеленцовым, общие приборы Женей Новожиловым и Володей Балашом, а я знакомил Борю Наружного с лодкой, с командованием, экипажем и нашим комплексом. Уже в середине ноября начались наши работы по устранению замечаний комиссии, а в конце ноября за два приема на «Дубраву» прибыл наш ЗИП. Пармет договорился с капитаном «Котласа» о выделении нам ещё одной большой каюты в трюме, где мы и устроили склад для большого числа ящиков ЗИП'а, в числе которых были и столь долгожданные ящики с настроечно-регулировочными блоками, модулями и электрорадиоэлементами. Внезапная новость сбила не только наши планы, но вообще приостановила все работы на лодке. Слух этот бродил уже давно и вот он обрел реальные очертания — в двадцатых числах декабря лодка переходит к месту своего постоянного базирования на Северный Флот в 1 Флотилию подводных лодок, дислоцированную под Мурманском в Западной Лице. Больше всего радовался этой новости экипаж лодки. Для офицеров и мичманов заканчивалась казарменное житье и после нескольких лет эпизодических свиданий с семьями появилась надежда на воссоединение. Меньше всего радовался этой новости Башарин, на которого свалилось решение вопросов дальнейшего обеспечения работ на лодке, включая не простой вопрос обеспечения жильем своих заводчан и всех контрагентов. Выход был только один — вместе с лодкой должен был отправиться на Север и «Котлас», который был и производственной базой и мог принять большое число людей для проживания. Следом за первой новостью пришла и вторая — «Котлас» идет в Западную Лицу. Что же означали эти новости для нас? Для нас это было началом нового этапа работ уже не только с ЛАО, но и непосредственно с Флотом, началом строительства новой пирамиды рабочих отношений в совершенно других условиях. В первых числах декабря начали угасать работы на лодке и все переключились на организационные мероприятия, связанные с переездом на новое место. В помощь Мише Пармету и Ире активно включился

Наружный. В очередной раз вместе с группой гидроакустиков мы проверяли дежурные режимы комплекса, которые должны будут обеспечивать переход. Мне ещё предстояло решить вопрос о сопровождении комплекса на этом переходе. До тех пор, пока комплекс был не передан нами личному составу в эксплуатацию, ответственность за его функционирование лежала на нас. А ведь приближался Новый год и никому не хотелось его встречать неизвестно где, всем хотелось гарантированно быть дома. Пожалуй, единственный раз за всю мою т. н. руководящую деятельность я не мог найти никакого компромисса и вынужден был принять волевое решение об отправке на переход группу наших сотрудников. Кажется в группе был Юра Смирнов, кажется был Андрей Зеленцов, кажется был Володя Балаш, кажется был Боря Наружный, но абсолютно точно был Женя Новожилов. Запомнил я Женю потому, что он, естественно, не горел желанием идти, а я настаивал на его присутствии и впервые за все годы работы мы разговаривали на повышенных тонах. Как мне тогда показалось, Женя был на меня очень сердит. Перед самым переходом я убедительно просил Борю Башарина, который тоже шёл на лодке, помочь нашим ребятам с отъездом из Лицы и отлетом из Мурманска в Ленинград. И действительно, как рассказывал потом мне сам Женя, Башарин помог нашим добраться до Мурманска, помог с билетами на самолет и Новый 1979 год все встречали у себя дома. 26 декабря из Северодвинска вышел ледокольный караван в составе большого морского ледокола, морского буксира, тащившего «Котлас», и головной подводной лодки проекта 671РТМ (зав.№ 636), «К-524» и взял курс на Западную Лицу.

Часть 4
Западная Лица (первый этап)

Второе начало

Переход лодки к месту своего постоянного базирования явился для нас совершенно новым этапом в скатовской эпопее. Мы должны были начинать новую жизнь в условиях двойственных рабочих отношений. С одной стороны сохранялись уже сложившиеся отношения с заводом-строителем, а с другой — появлялись совершенно новые для нас отношения с Флотом. Первая половина января 1979 года ушла на подготовку нашего пришествия в Лицу. Нужно было решить массу организационных вопросов нашего нормального существования, подготовить всевозможные письма-прошения по поводу гостиницы, по поводу материально-технического снабжения со стороны теперь уже Флота, решить вопрос об отправке на Север автобуса и т. д. Мне нужно было ещё закрыть определенное количество замечаний комиссии, которые находились на стыке различных подсистем комплекса или имели отношение к проектанту лодки, в т. ч. и замечание, вошедшее в историю как «эффект Куприянова». В середине января Пармет, Наружный и я были готовы к поездке на Север. Через ЛАО мы знали, что на месте найти Башарина или кого-то из наших строителей-электриков можно в группе лаовского гарантийного надзора (ГГН) и что лодка стоит в губе Малая Лопаткина (непосредственно в Западной Лице было два места, где базировались лодки: губа Большая Лопаткина-основное место базирования лодок и губа Малая Лопаткина, где базировались лодки на время межпоходовых ремонтов и вспомогательные надводные корабли-плавбазы и плавмастерские. Обе губы, носившие, по всей видимости, имя их первооткрывателя, почти никем так не назывались, а говорили просто Малая Лопатка и Большая Лопатка), а «Котлас» уже в пути следования получил указание зайти на судоремонтный завод «Нерпа» в районе г. Полярный, где должен был обеспечить временное проживание экипажа одной из лодок 671РТ проекта на период её краткосрочного ремонта. Перед отъездом Боря Наружный предложил по пути заехать в штаб Северного Флота в Североморске и заручиться поддержкой начальника штаба вице-адмирала Паникоровского. Сначала мы восприняли это предложение как шутку, но когда на другой день Наружный сказал, что его отец, которого связывала многолетняя совместная

офицерская служба с Паникоровским, позвонил ему и тот согласился нас принять, мы решили такой возможностью воспользоваться и побывать в штабе Северного Флота. Итак, наш путь должен был лежать через Мурманск и Североморск в поселок Западная Лица. Без особого труда мы добрались до Североморска, нашли штаб Северного Флота и Боря попросил дежурного доложить, что прибыли представители ЛНПО «Океанприбор» по предварительной договоренности Наружного с Паникоровским. Миша Пармет идти на встречу не захотел и остался внизу, а я пошел, хотя и не отчетливо представлял себе какой поддержкой надо было заручиться. Наружный сказал, что говорить будет он. Встреча длилась ровно 2 минуты. За первые полминуты Боря успел сказать, кто мы есть и куда держим путь, а остальное время начальник штаба Северного Флота хлопал его по плечу и говорил, что он очень похож на своего отца, одновременно разворачивая его на выход из кабинета. Прощаясь, Паникоровский пожелал нам успехов во взаимодействии с 1-ой Флотилией. Окрыленные его напутствием, мы заночевали в Мурманске, а утром приняли решение немного изменить наш маршрут и заехать на завод «Нерпа» (на всякий случай у нас были предписания и туда), чтобы точно узнать дату отправления «Котласа» в Лицу, да и присутствие на «Котласе» большого числа моряков срочной службы вызывало определенную тревогу за наше имущество. Во второй половине дня мы добрались до завода. Очень долго длилось оформление пропусков. Почему-то вся режимно-охранная служба на этом заводе состояла из милиции, которая досконально проверила все наши личные вещи и только потом мы попали на «Котлас» На «Котласе» было тепло и уютно, нас гостеприимно встретили наши старые знакомые из экипажа, но ни одной свободной каюты не оказалось и мы отправились в наш изолятор, который, как и наша шара, оказался целым и невредимым. Постепенно, с прибытием экипажа лодки для отдыха стала меняться обстановка на «Котласе» и после ужина он превратился из теплого и уютного в настоящий «гудящий улей». Все палубы «ходили ходуном», а твердая походка подводников стала еще более развалистей, чем у их надводных «братьев по оружию». Вскоре почти из каждой каюты стало раздаваться пение и среди нестройного хора низких мужских голосов иногда заметно выделялись высокие женские. К полуночи «Котлас» уже «качало», как в неспокойном штормовом Баренцевом море. (Впоследствии, уже в Западной Лице, о «Котласе» не очень лестно отзовется Командующий 1-ой Флотилией адмирал Голосов). Никого из командного состава «Котласа» нам обнаружить не удалось и мы, уже отчаявшись узнать что-либо о судьбе

«Котласа», решили утром отправиться в Лицу. Неожиданно нас окрикнул Гриша Моцар, дубравский начальника отдела снабжения, который ещё смог нам рассказать, что «Котлас» возможно через два-три дня отправится в Лицу, а если мы хотим, то можем завтра выехать с ним туда на грузовике. На большом КРАЗе он выезжает в Лицу за каким-то оборудованием. Мы согласились и утром грузились на здоровенный трехосный КРАЗ. Пармета, как самого старшего из нас, мы отправили в кабину, где рядом с водителем восседал и Гриша, а мы, два Бори, полезли в кузов. Гриша предусмотрительно забросил в кузов четыре ватных матраца и пару одеял. Была ясная морозная погода и мы поехали по старой, но более короткой дороге, надеясь на повышенную проходимость и три ведущих моста КРАЗа. Через полчаса медленного тряского пути внезапно начался сильный ветер и пошел мелкий густой и колючий снег. Кстати оказались и матрацы, и одеяла — наши шубы уже не спасали от ветра и снега. Погода совсем испортилась, моментально замело дорогу и почти пропала видимость. Мы ползли с черепашьей скоростью, а иногда Грише приходилось выходить из кабины и указывать водителю путь. Несколько раз на довольно крутых подъемах грузовик буксовал, с трудом их преодолевая. Особенно страшно было нам наблюдать из кузова, как при буксовке разворачивает КРАЗ и он буквально повисает над крутыми обрывами. Как мы сумели подъехать к Лице, совершенно непонятно, т. к. дорогу так замело, что огромные кразовские колеса наполовину утопали в снегу. У маленького домика, с перегораживающим дорогу шлагбаумом, мы остановились. Это было, как нам сказали, нижнее КПП, от которого до поселка уже около 2 километров. При проверке наших документов в списке допущенных на въезд в гарнизон не оказалось Пармета. Наши доводы, что из института было отправлено письмо, где были все наши фамилии, во внимание приняты не были и Миша остался до окончательного выяснения на КПП, а мы двинулись в поселок. Сплошная лавина колючего снега прекратилась и теперь только налетали снежные заряды с очень сильным ветром. Как и ожидалось, сразу для нас мест в гостинице «Северное сияние», находящейся совсем рядом от въезда в поселок, не оказалось и нам предложили подождать до вечера. Я и Боря устроились в фойе в креслах и приготовились ждать Пармета и вечера. В гостинице было очень тепло и мы повесили наши шубы и шапки на вешалку перед входом в ресторан. Буквально через час в гостинице появился Миша, фамилия которого просто случайно выпала из списка. В какой-то момент, взглянув в сторону вешалки, я не обнаружил там моей новой ондатровой зимней шапки. Она бесследно исчезла. Вот с

такого «приятного» события началась моя жизнь в Лице. Ночь мы провели на раскладушках в бельевых комнатах 2,3 и 4 этажей, а на следующий день оформили пропуска и пошли на свидание с нашим комплексом, предварительно зайдя в магазин, где я купил спортивную шапочку. От городка до КПП Большая Лопатка было около 4-х километров извилистого пути, а сразу после КПП нужно было повернуть направо и идти вниз ещё примерно 1,5 км до КПП Малая Лопатка. Перед самым КПП Малая Лопатка дорога, делая большую петлю, круто спускаясь вниз к воде. После очередной проверки на очередном КПП мы попали на узкую полоску земли между губой Малой Лопаткой и почти вертикально обрывающимися скалами высоких сопок. У первого пирса с левой стороны была пришвартована наша эртээмка. И снова меня выручил Сережа Малацион. Узнав про историю с моей шапкой, он принес и подарил мне новую шапку из зимней формы одежды тогда капитанов 1 ранга — черный кожаный верх, отделанный черным каракулем. От него мы также узнали, что завтра к вечеру притащат сюда «Котлас». Через день рано утром в Малой Лопатке у первого пирса уже стоял «Котлас» с пришвартованной к его правому борту эртээмкой.

Познакомились мы и сразу прониклись взаимной симпатией с появившимся новым ст. помощником капитана «Котласа» Романом Еникеевым, вместе с которым иногда проводили свободное время. Роман нравился нам своей общительностью и постоянной готовностью помочь, а в свободное время веселой игрой на гармошке и пением всегда одной и той же песни про уток, которые где-то крякали. «Котлас» сразу стал жить привычной для него напряженной командировочной жизнью, такой, для которой он и был предназначен. Стоял в фиорде и только вместо лесорубов на нем жили механики и монтажники, техники, инженеры и даже научные сотрудники. Экипаж полностью перешёл на автономное проживание и в его составе появилась молодая толстая повариха Зойка, которая стряпала еду для экипажа на малом камбузе прямо под нашим изолятором (иногда, при острой необходимости решить важный вопрос с ЛАО или с командованием лодки, мы пользовались близостью камбуза и услужливостью поварихи Зойки). В тихую и размеренную флотским распорядком жизнь Малой Лопатки «Котлас» и толпа командированных внесли заметное оживление присутствием и там, и там довольно большого количества женского персонала. Это с одной стороны нервировало товарищей матросов, старшин, мичманов и младших офицеров, а с другой — заставляло товарищей старших офицеров, по долгу службы боровшихся за моральный облик советских военнослужащих, организовывать

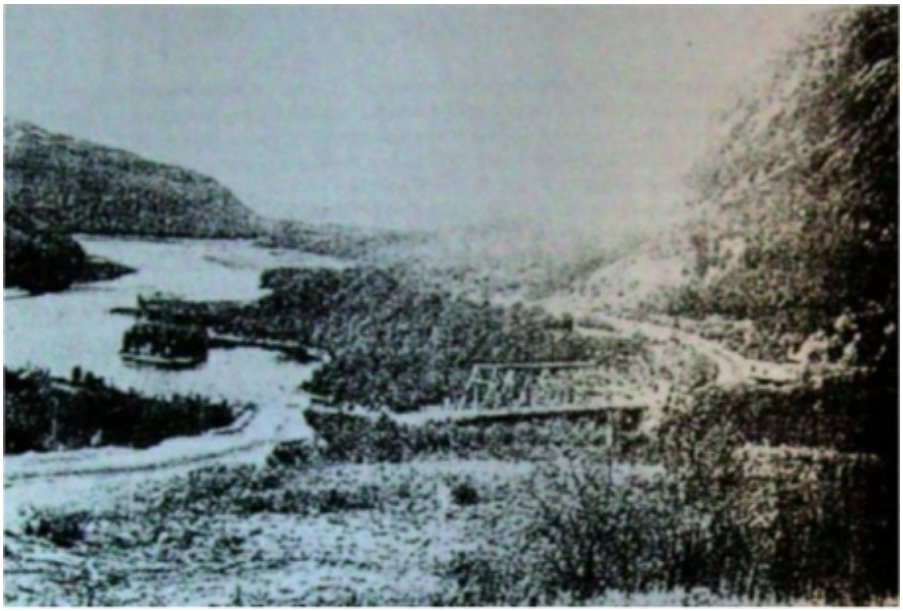
специальные патрули, которые вылавливали на «Котласе», в основном, моряков срочной службы, которые проникали туда под покровом полярной ночи.

Первым делом мы открыли наши помещения и ещё раз убедились, что всё на своих местах, как мы оставили перед уходом «Котласа». Затем очень быстро была решена жилищная проблема. Я и Наружный поселились в одноместных каютах, а Пармет остался в изоляторе. Первые две недели нашей новой жизни были довольно тяжелыми, т. к. приходилось много километров выхаживать пешком. За это время мы выходили знакомство с лаовской группой гарантийного надзора (ГГН) и её руководителем (отныне наше общение с заводом-строителем будет происходить только через ГГН); познакомились с группой техпомощи нашего завода «Водтрансприбор», несущей гарантийную службу и обслуживающей по договору с Флотом серийные комплексы и станции, и её руководителем Мартом (простая его эстонская фамилия подзабылась), говорившим с небольшим, но заметным эстонским акцентом, удлиняя гласные звуки и смягчая согласные; познакомились с флагманскими специалистами радиотехнической службы (РТС) дивизии и Флотилии. Лодка была первоначально включена в состав 33-ей дивизии, штаб которой был расположен на такой же плавказарме, как и «Котлас», стоявшей в Б. Лопатке у стацпричала. С командиром дивизии мы познакомились случайно при первом же посещении дивизии. Тогда это был контр-адмирал Барановский, с которым наши пути больше не перекрещивались. От этого посещения дивизии запомнилась одна из дверей каюты какого-то флагманского специалиста, на которой была табличка «Капитан 2 ранга Дуб». Интересная эта штука память. Все отношения с Флотилией у нас осуществлялись через флагманского специалиста РТС дивизии кап.2 ранга Сорокина Владимира Дмитриевича и флагманского специалиста РТС Флотилии кап.1 ранга Ибрагимова Евгения Ильича, с которыми сразу установились хорошие деловые отношения. Ещё мы договорились со службой тыла о нашем снабжении и не смогли в эти первые дни договориться о заселении наших людей в гостиницу. Как и во всех гостиницах Советского Союза, в этой далекой северной гостинице всегда не было свободных мест. Мой первый визит к директору гостиницы оказался простым знакомством и не обернулся для нас массовым заселением. Директором, как сразу показалось, была совершенно неприступная женщина (так уж получалось, что почти всегда директорами флотских гостиниц были жёны служивших здесь же на довольно высоких должностях офицеров и эти-то жёны производили впечатление гораздо более

строгое, чем их мужья. По крайней мере, так казалось после первого знакомства. После второго и последующих — впечатление менялось в лучшую сторону).

История Западной Лицы довольно интересная. Первые постройки на берегу губы Западная Лица Мотовского залива Баренцевого моря появились в 1939 году, когда в соответствии с соглашениями в рамках договора Молотова — Риббентропа Советский Союз обязался предоставить Германии порт или место для строительства военно-морской базы для немецких крейсеров, курсирующих на торговом пути «союзников» в Северной Атлантике. Германскими морскими стратегами была выбрана губа Западная Лица и вскоре там начались работы по строительству складов, причалов и ремонтных мастерских секретной базы ВМС Германии «Порт Норд». Но после высадки немцев в 1940 году в Норвегии они получили множество удобных для своих баз фиордов, интерес к базе «Порт Норд» был утерян и её строительство было прекращено. Советским военно-морским ведомством стратегически выгодное положение Мотовского залива было оценено в конце 50-х годов, когда возникла необходимость создания на Северном флоте базы для атомных подводных лодок. В 1958 году началось строительство поселка Западная Лица и военно-морской базы будущей 1-ой Флотилии Северного флота. До середины 70-х годов попасть из Мурманска в Лицу можно было только по старой узкой и разбитой дороге военных времен. В наше время из Мурманска в сторону границы с Норвегией вела очень живописная асфальтированная дорога с крутыми подъемами и спусками, с множеством мостов через бурные незамерзающие мелкие речки и протоки между большущими озерами, с подступающими вплотную скалами и обрывами. От этой магистрали ответвлялась также асфальтированная и не менее живописная дорога в сторону 1-ой Флотилии, владения которой начинались сразу после моста через реку Западная Лица и где все транспортные средства делали остановку. Это КПП-5, на котором проверяют разрешение на въезд и наличие справки-допуска и на котором всегда у кого-нибудь возникают трудности то с отсутствием разрешения, то с просроченной справкой, а то и просто с отсутствием фамилии в списках, получаемых из Флотилии. Автобус терпеливо ждет, народ мерзнет, а гарнизонная служба охраны не торопясь пытается что-то выяснить. Иногда автобус уходит дальше, а некоторые пассажиры вынуждены оставаться до выяснения возможности проникновения в закрытую зону. За время своего существования поселок несколько раз переименовывался и менял свой статус на город. Когда мы появились в Западной Лице,

поселок уже назывался Заозёрный. Потом был город Североморск-7, в 1981 году он стал городом Мурманск-150, а в 1994 году, в соответствии с духом времени, получил имя ЗАТО Заозёрск (закрытое административно-территориальное образование г. Заозёрск). Но всем, кто бывал там, запомнился он как Западная Лица. Как и во всех военных гарнизонах, центральным местом поселка являлся Дом офицеров — центр общественной, культурной и, конечно же, политической жизни военнослужащих и членов их семей, к которому можно было попасть по 8-ми поселковым улицам и 4 переулкам. Две самых больших улицы носили имя Колышкина (командира легендарной ПЛ «Д-3» времен войны) и Ленинского Комсомола (не в честь собственно комсомола, а в память о первой атомной ПЛ «Ленинский Комсомол»). Справа и слева от ДОФа в стандартных пятиэтажках находились магазины промтоваров, немного позади овощной магазин, бассейн, аптека, госпиталь и недалеко почта с переговорным пунктом. Гостиница «Северное сияние» находилась почти на самом въезде в город, который уже при нас оформился двумя девятиэтажными домами, в одном из которых открылся большой продовольственный магазин, а в другом авиакасса. Напротив гостиницы у подножия сопок находилось главное поселковое сооружение — ТЭЦ, обогревавшая весь поселок длинной полярной зимой, а часто и холодным коротким летом. Если идти от гостиницы в поселок, то совсем рядом отходила направо маленькая короткая улица, на которой в старом деревянном домике находился главный продовольственный магазин. Магазин этот был известен абсолютно всем, т. к. только в нем продавались вино-водочные изделия и он ласково назывался «Деревяшка». Несмотря на появление нового магазина на въезде в поселок, где тоже можно было купить горячительные напитки, «Деревяшка» традиционно продолжал пользоваться всенародной любовью и уважением.



Мост через р.Западная Лица.Отсюда начинались владения 1-ой Краснознаменной Флотилии подводных лодок СФ. Справа за мостом здание КПП-5.

Непосредственно военно-морская база располагалась на скальном спуске к воде Большой Лопатки и была построена по террасообразному принципу (тремя уступами). На первом этаже были расположены пирсы, к которым швартовались лодки; на втором этаже — служебные помещения, казармы и представительства обслуживающих Флот организаций; на третьем-также различные флотские службы и отдельно стоящее большое здание штаба Флотилии.

В ясную и не очень морозную погоду было даже приятно совершить пеший переход из Малой Лопатки в Большую или в поселок, но когда вдруг ударял мороз или неожиданно обрушивалась оттепель с сильнейшими снежными зарядами, то даже относительно короткий переход между обеими Лопатками никакого удовольствия не доставлял. Иногда нас подбирал азимутовский автобус, иногда удавалось втиснуться в агатовский, которые появились у наших коллег, как и в Северодвинске, раньше, чем у нас. После положительного принципиального решения автобусной проблемы перед нашим отъездом на Север автобус никак не мог до нас доехать. В начале февраля мы узнали о назначении Владимира Борисовича Идина начальником нашей лаборатории и Первым заместителем Главного конструктора комплекса. Прибытие наших людей не вызывало трудностей с жильем — нижние палубы «Котласа» с многоместными каютами были ещё свободны, зато появились серьезные проблемы с обедом, который происходил в помещении ресторана гостиницы

«Северное Сияние» («Эсэс»), куда добраться в обеденное время было чрезвычайно трудно. В чужие автобусы всем нам было уже не втиснуться, своих пассажиров набивались полные салоны, а пара автобусов, которые ходили рано утром, в обед и вечером между поселком и Б. Лопаткой перевозила, в основном, военнослужащих. Зато условия для работы были, можно сказать, идеальными-работа и дом стояли борт к борту. Середина февраля ознаменовалась большим праздником — пришел наш автобус, наш «ПАЗик» А для меня, Пармета и Наружного праздник был двойной — приехала Ирочка Торхова, освободив нас от множества дел с пропусками и допусками, поселением и выселением, табелями, талонами, требованиями, инструкциями, визами, подписями и пр. пр.

Наличие собственного автобуса в условиях Западной Лицы переоценить очень трудно. Конечно, когда команда состоит из 3–5 человек, то тем или иным образом добраться до Б. Лопатки или назад до поселка можно почти всегда. Но, когда команда состоит из 30–50 человек, это вырастает в практически неразрешимую проблему. Рано утром на кольце рейсового автобуса недалеко от гостиницы задолго до его отправления выстраивается длиннющая, резко контрастирующая с белым снегом, очередь черных шинелей, которая снова оживает в конце обеденного времени, предварительно оформившись сначала в Б. Лопатке, где возникает ещё раз в конце рабочего дня. Попасть на эти рейсы можно было в исключительных случаях и исключительно малым количеством, а при необходимости работы в субботу или воскресенье вся надежда оставалась только на собственные ноги и чрезвычайно малая на возможность проникновения в автобус азимутовцев или агатовцев (в суровых условиях Севера заметно потеплели отношения с москвичами, особенно в сфере нерабочего общения). Познав на собственном опыте, что такое жизнь в Лице без транспорта, мы с пониманием относились к автобусным просьбам всех, с кем мы вплотную сталкивались, не думая извлекать из этого какую-то выгоду, а ответные действия, носившие характер благодарности или помощи нам в решении каких-то вопросов, облегчали наше существование. Не раз мы выручали и нашего командира, и некоторых членов экипажа нашей лодки, и наших флагманских офицеров, и команду «Котласа», и лаовцев, и наших водтранспри борцев. За помощь гостинице явно ослабла неприступность суровой директрисы «Эсэс» и мы начали её постепенное «завоевание» (правда, это совпало с содействием со стороны Е. И. Ибрагимова). Я уже говорил, что на протяжении всей скатовской эпопеи в нашем коллективе всегда существовала высокая готовность придти на

помощь, эта была черта нашего коллективного характера, которая распространялось не только на наши внутрискатовские отношения, но и на отношения внешние. Это было каким-то образом заметно и абсолютно без всякого преувеличения могу сказать, что к нам обращались за различного вида помощью, не только автобусной, гораздо чаще, чем к другим. Ну, и уж если я коснулся этой темы, то хочу коротко рассказать об одном из многих таких случаев. В один из дней стоянки в Малой Лопатке на «Котласе» вышла из строя система громкоговорящей связи и ко мне обратился электромеханик Паша Сложеникин с просьбой помочь устранить неисправность. Рядом со мной стоял Толя Рачков, которого я спросил: «Поможем?» «Нет вопросов» — ответил Толя. Часа полтора мы ползали по огромным листам схемы, которую разложили прямо на палубе «Котласа», потом пошли в радиорубку и через 10 минут была найдена и устранена неисправность в коммутаторе. Не зная как нас отблагодарить, Паша придумал вот что. При каждом отъезде в Ленинград, когда мы сходили по трапу с борта «Котласа» на пирс, чтобы сесть в автобус, по окрестностям Малой Лопатки разносился на всю мощь внешних динамиков «Котласа» торжественный марш «Прощание Славянки». На этот раз нам здорово повезло с водителем. Иван Георгиевич Маслов был очень опытным водителем с огромным стажем, который приехал к нам на всё время наших работ. Худой, высокий, мрачноватого вида, ворчливый, а иногда и грубоватый он был очень заботливым хозяином автобуса. Он захватил с собой из Ленинграда все, что было можно из запасных частей и очень внимательно следил за техническим состоянием автобуса Нам сразу стало ясно, что автобусных проблем у нас будет на несколько порядков меньше, чем в Северодвинске. В особенно морозные ночи Иван Георгиевич несколько раз вставал, чтобы прогреть двигатель или большой паяльной лампой разогреть масло в коробке передач. Автобус был в любую минуту дня и ночи готов двигаться, как и сам его хозяин, несмотря на ворчание, к которому мы все быстро привыкли. Зимой очень часто дорога на Мурманск была трудно проходимой из-за заносов или гололёда, по Флотилии проходила команда «Дорога 1», что означало запрет на движение всех флотских транспортных средств и только наш автобус, при необходимости, мог двинуться в путь — Иван Георгиевич был водителем самой высокой квалификации и ему были подвластны любые дороги. Заканчивая автобусно-лирическое отступление, мне вспоминается, как происходила первая посадка в наш автобус. Первый наш рейс мы совершали из Малой Лопатки в поселок. Как только открылась передняя дверь автобуса туда ринулись все,

кому нужно было попасть в поселок — и лаовцы, и военные, и азимутовцы с агатовцами, и где-то между всеми этими «чужаками» мы. Иван Георгиевич, усмотрев во врывающихся в автобус людях явно не морфизовские лица, сначала пытался закрыть дверь, а когда это не получилось, то вышел из автобуса, растолкал суетящихся у входа «иноземцев» и, преградив путь внутрь, громко и сурово закричал, чтобы не лезли, т. к. «сначала заходят мои рабочие». Первая посадка на первый рейс нашего автобуса показала, что нам, также, как и всем другим обладателям собственного транспорта, необходимо выставлять у входной двери «посадочный патруль», регулирующий состав и количество пассажиров, что мы и делали почти всегда. Иногда эти функции приходилось выполнять мне, иногда Пармету или Наружному, но чаще всего это делали Витя Цыпкин или Андрей Зеленцов, а потом уже и Володя Балаш. Была установлена четкая иерархия: первыми заходили «рабочие Ивана Георгиевича» вместе с нашими военными, затем наши водтранспри борцы, затем просто ленинградцы (азимутовцы, эровцы, лаовцы, пролетарцы), а затем все по очереди, если можно было еще втиснуться. Но, как правило, первый рейс автобуса уже переполнялся основной иерархической категорией и мы даже не всегда могли взять наших родных водтранспри борцев. По пути к месту работы на перегоне между двумя Лопатками в районе большого плоскогорья мы иногда делали вынужденную остановку, особенно часто это бывало после обеда. На этом плоскогорье было расположено учебное стрельбище, где моряки вспоминали, что они хоть и подводники, но все таки военнослужащие и должны уметь стрелять. На время этих стрельб дорога, на всякий случай, перекрывалась и проскочить этот участок можно было только во время короткой паузы.

Работа и отдых

При содействии Е. И. Ибрагимова мы получили возможность небольшим количеством (порядка 10 человек) поселиться в гостинице. В числе этих «счастливцев» был я и наш водитель, а все мои помощники оставались пока ещё на «Котласе». С этого момента началось наше постепенное проникновение в гостиницу, т. к. при всех несомненных положительных факторах житья на «Котласе» (свобода, братство и равенство) более высокая гостиничная степень цивилизации, возможность индивидуального отдыха и выхода «в свет» многим представлялась более предпочтительной. Процесс этот был непростой, но нам помогало то, что весь обслуживающий персонал гостиницы, включая

работников ресторана, где мы обедали, состоял из милых, симпатичных, красивых и отзывчивых женщин. К марту месяцу наша команда завершила свое окончательное формирование и наш состав варьировался в пределах от 35 до 50 человек. Мы уже полностью освоились в самом поселке и обеих Лопатках. Основным направлением работ было устранение замечаний комиссии по ходовым испытаниям, укомплектование комплекса возимой частью ЗИП'а и дальнейшая подготовка первых четырех подсистем к государственным испытаниям — мероприятию под символичным кодовым названием «Обух». Этот период был характерен очень тесным взаимодействием с группой гидроакустиков и начальником РТС, на которых помимо своих прямых обязанностей была возложена совместно с нашим научно-техническим военным наблюдением, которое представлял Жорж Петровский, приемка выполненных нами замечаний и рекомендаций комиссии. Миша Пармет с Ирой Торховой занимались организационно-хозяйственной деятельностью, Боря Наружный был занят передачей ЗИП'а и помогал мне в некоторых делах, связанных с закрытием перечня замечаний. Среди множества замечаний были и очень серьезные, и совсем простые, но почти ни одно из них не было бы выполнено и принято, если бы самоотверженно не работали наши руководители подсистем и отдельных групп приборов или люди их заменявшие. По первой подсистеме это были или Б. А. Сидоров, или Женя Щуко, или Володя Антипов; по второй — или Ваня Емельяненко, или Юра Храпенков, или Коля Никандров; по третьей — или М. Н. Казаков, или Игорь Михайлов; по четвертой — или Илья Дынин, или Аркадий Мамут-Васильев; по системе встроенного контроля — или Володя Шишов, или Боря, фамилию которого так и не могу вспомнить; по пульту и общим приборам — или Женя Новожилов, или Володя Балаш; по АКП — или Петя Нодельман, или Валера Кветный; по ЦВС — или Юра Глебов, или Сережа Глазов, или Боря Аршанский, по передающему тракту — или Н. М. Иванов, или А. В. Виногор. Безусловно, за этими людьми стояла целая гвардия наших сотрудников специализированных лабораторий от регулировщиков до ведущих инженеров, а также наши механики и монтажники опытного производства. Сошедшая почти на нет интенсивность наших отношений со строителями лодки, вновь вспыхнула на почве реализации замечания комиссии о выносе арфовского пульта в ЦП. В нашей рубке оказалась «дыра» между правой (эховской) секцией пульта и пультом станции «Штиль», которую акустики тут же заняли тем самым ящиком-сейфом, который мы им в конце концов подарили. Несмотря на неудачи на ходовых испытаниях с 5 и 6-ой подсистемами и уже

практически решенными вопросами о выносе испытаний этих подсистем за пределы сроков испытаний первых четырех, в наш малолопаточный период проводились интенсивные работы по пятой подсистеме. Собственно, это были работы не по всей пятой подсистеме, а только в части наших отношений в тандеме «антенна — УПВ». Нужно было и нам, и «Пролетарскому заводу» окончательно решить все вопросы тесного контактирования концевого тела (стабилизатора положения антенны) с выходным отверстием гондолы, проверить и окончательно убедиться в правильности работы кабелеукладчика. Необходимые составляющие этих работ уже находились в Малой Лопатке — на берегу стояли два больших барабана, на одном из которых находилась антенна, а на другом — её полноразмерный имитатор; гондольное седло прибыло на верхней палубе «Котласа» и в недрах «Котласа» уже обосновались специалисты — пролетарцы во главе с Б. И. Селивановым, а также наша команда, состоявшая из Толи Рачкова, механиков Валеры Максимова, Коли Витвинского, Ярошени и руководителя работ остепененного м. н. с. Алексея Алексеевича Гурвича (Леша Гурвич — веселый, компанейский, с отличным чувством юмора, великолепно рисовавший, используя только бумагу, перо и тушь, как-то сразу плавно «въехал» в нашу уже установившуюся систему комплексных внутрискатовских отношений, да так, что порой казалось будто он вообще работает в нашей лаборатории. Говоря о себе и всех нас, Леша почему-то всегда любил использовать выражение «мы дети Галактики»).

Стоянка лодки в М. Лопатке с одной стороны была почти идеальна для проведения работ по первым четырем подсистемам — лодка была в стороне от глаз командования, как в отстойнике, и её не терзали никакими учебными выходами в море, а с другой стороны удаленность от центра жизни флотилии создавала огромные трудности с техническим обеспечением совместных работ с пролетарцами. Прежде всего для этих работ нужны были грузоподъемные средства. Башарину и его строителям, пользовавшимся существенно большим авторитетом, чем мы и пролетарцы, потребовалось около двух недель, чтобы добиться прихода мощного автокрана для одевания седла на гондолу и подъема туда нашего имитатора. А когда нам потребовалось заменить имитатор на антенну, то на все наши совместные усилия, доведенные до визита к флагманскому механику Флотилии, очень суровому контр-адмиралу, потребовалось ещё полторы недели. Время вынужденных простоев Леша зря не терял и с помощью Толи Рачкова и своих механиков исследовал гидродинамические свойства антенны.

Каждое утро к краю пирса механики прикатывали барабан с антенной, поднимали его на невысокие самодельные козла, а затем Леша садился в спущенную с «Котласа» шлюпку, привязывал к ней конец антенны и начинал работать веслами, а его береговая команда медленно раскручивала барабан, помогая вытягивать антенну поперек бухты. На шлюпке вместе с Лешей уходил в плавание Толя Рачков и их оживленная беседа, переходящая в бурную дискуссию с постоянно произносимым Толей словом «объясняю», разносилась над тихой водой Малой Лопатки. Из Ленинграда нам прислали новый стабилизатор, который уже не имел раскрывающихся крыльев, был меньше и на его теле появились два белых фторопластовых пояска, которые должны были обеспечивать беспрепятственное скольжение по поверхности выходного отверстия гондолы и гарантировать его выход и вход в любых условиях. Но и он после опробования в работе потребовал механических доработок уже на месте пока не был полностью одобрен пролетарцами. Март месяц, да и апрель в Западной Лице еще не совсем весна, хотя и довольно часто светит солнце. В Малую Лопатку солнце попадало уже на своем пути к закату и в заходящих его лучах удивительно красиво в лилово-красный цвет окрашивались круто обрывающиеся к узкой береговой полосе высоченные скалы, окружавшие бухту. Скупая природа кольского Заполярья завораживала своей неприступностью и суровой красотой. В моей памяти именно такой она и сохранилась.

В один из выходных дней лаовцы уговорили нас поехать на близлежащее озеро на зимнюю подледную рыбалку. Был прекрасный солнечный день с легким морозцем. В этом мероприятии участвовал я, Миша Пармет, Боря Наружный, естественно Иван Григорьевич, Витя Соколов и еще несколько лаовских ветеранов Лицы, с помощью которых мы раздобыли необходимые удочки для такой рыбалки, коловороты для высверливания лунок во льду и нужную экипировку, включая теплые валенки. Проведя полдня на свежем воздухе с легким ветерком и солнцем, мы наловили все вместе примерно ведро мелких и средних рыбешек, опустошили наши запасы еды и горячительных напитков и, благополучно вернувшись на «Котлас», устроили в малой кают-компании хороший ужин с тройной ухой, отмечая день весеннего равноденствия — на календаре было 22 марта.

Визит

Наша заполярная жизнь вошла в уже привычное для многих

морфизовцев командировочное русло с короткими отъездами в Ленинград на переотметку и возвращением в Лицу. Помимо просто необходимости выполнять нашу работу, командировки на Север давали всем нам, как это я уже говорил ранее про лаовцев, возможность немного поднять наш скромный материальный уровень за счет северных командировочных, надбавок за тяжелые и вредные условия и дополнительной оплаты подводных часов. Очень редко уезжал или приезжал кто-нибудь один. Как правило, это были сразу несколько человек и наш автобус доставлял их в Мурманский аэропорт или оттуда в Лицу. За время с начала лицевской жизни у нас сложился постоянный коллектив специалистов, который просуществовал, практически, до конца года. Число морфизовцев, обосновавшихся уже в гостинице, перевалило за 20, но «Котлас» всё еще оставался нашим гостеприимным домом. Незаметно, за работой, пролетел апрель, майские праздники и в Лицу пришла короткая прохладная весна с редкими теплыми днями и снегом на сопках. Примерно в середине мая, приехав утром в М. Лопатку, мы обнаружили одиноко стоящий «Котлас». Так долго прижимавшейся к нему нашей эртээмки не было. Со слов экипажа «Котласа» и его обитателей мы узнали, что поздно вечером пришел буксир и утащил её, якобы, в Б. Лопатку. Оставив народ на «Котласе», наша тройка (я, Пармет, Наружный) поехала на поиски лодки. В Б. Лопатке все уже всё знали. Наша лодка, заметно выделяясь своей гондолой с одетым на неё седлом, стояла у одного из пирсов где-то в середине и, как вся Флотилия, готовилась к завтрашнему визиту заместителя Командующего Северным Флотом вице-адмирала Кругликова. Как говорили, главным в программе его визита является знакомство с головной лодкой РТМ. Никого из нас внутрь прочного корпуса не пустили, а мне передали приказ (!) командира прибыть на лодку завтра к 15.00 для доклада адмиралу. Остаток этого дня и первую половину следующего мы провели на «Котласе». Как всегда, к часу дня мы двинулись в поселок на обед. Между командировочным людом шла необъявленная война за первенство к столовской раздаче. Одновременно к обеду прибывало более сотни человек и всем хотелось быть первыми. Дело доходило даже до высылки заранее гонцов для занятия очереди, а затем к одному или двум занявшим очередь подстраивалась прибывшая толпа из 25–30 человек. Будучи перед началом обеда третьим, можно было вполне оказаться почти сотым. Обеденная обстановка всегда была наполнена взаимно обостренными отношениями между всеми желающими поесть. В тот день нам не повезло, мы были в числе последних и поэтому вернулись в Б. Лопатку буквально без

нескольких минут три. Иван Григорьевич подъехал к пирсу, я выскочил из автобуса и побежал на лодку. Впопыхах никто из нас и не заметил, что лодки у пирса нет. Когда я это увидел, автобус уже был далеко. На пирсе мне подсказали, что «пароход» стоит у первого пирса, справа от стацпричала около плавучего дока. Расстояние около полукилометра при полном зимнем обмундировании я пробежал с рекордной скоростью, успев заметить на площадке стацпричала наше снятое с гондолы седло. У входа на пирс меня дожидался мичман Горбач с новеньким комплектом внутрилодочной одежды (РБ). Спустившись в центральный, я переоделся в нашей рубке и с опозданием минут на 10 одновременно постучал в закрытую дверь офицерской кают-компании, открыл её и произнес «прошу разрешения». Сразу я смог заметить только сверкнувшие в мою сторону глаза Русакова, который делал свой доклад, и жест Ибрагимова, указывающий на место около него. Кают-компания была заполнена до предела. На командирском месте сидел вице-адмирал Кругликов и взирал на контр-адмиралов Голосова кой братии был зам. Гл. конструктора лодки Сергей Хорюшин да Боря Башарин с привязанными к нему ответственными сдатчики НК «Медведица» Леней Прицкером и БИУС «Омнибус» Толей Щукиным. Среди докладов промышленности мой доклад был последним. После каждого доклада Кругликов спрашивал есть-ли какие-либо вопросы и просьбы у промышленности к Флоту. Никто ничего к Флоту не имел. Закончив свой короткий доклад, я, в ответ на вопрос Кругликова, сказал, что, понимая все трудности Флотилии с обеспечением нас в Малой Лопатке грузоподъемными средствами для работы на гондоле, просил бы перевести лодку вместе с «Котласом» в Большую Лопатку. Вице-адмирал что-то тихо сказал Голосову, а тот, оставив мой реверанс по поводу флотских трудностей без внимания, зло посмотрел на меня и произнес одно слово — «так». На следующий день, приехав в Малую Лопатку, мы снова увидели «Котлас», к которому тесно прижималась его подружка эртээмка. Все было по-старому. После обеда меня вызвонил Ибрагимов и сказал, чтобы я срочно приехал в штаб Флотилии к Командующему. После кабинета начальника штаба СФ Паникоровского я был второй и последний раз в кабинете большого морского начальника. Я даже не успел сказать здравствуйте Рудольф Александрович, как он гневно обрушился на меня. Всех деталей его речи я уже не помню, их было довольно много, но суть была примерно такой: «Вам не нравится тихое место в Малой Лопатке. Так я могу поставить лодку вместе с вашим плавучим борделем „Котлас“ в такое место с краном, у меня здесь есть, что вы будете умолять вернуться назад. Мы еще

не дожили то того, чтобы рядом с боевыми кораблями находился бордель». Не очень лестно отозвавшись о «Котласе» и выпустив пар гневного раздражения, Голосов отпустил меня. После этой встречи с Командующим у меня никаких серьезных просьб к Флотилии больше не было, а «Котлас» в скором времени все-таки оказался рядом с боевыми кораблями.

Госы первых четырех

Где-то в начале июля 33 дивизия перебралась на берег, ПКЗ, где она размещалась, куда-то утащили и на этом месте обосновался «Котлас». Головная лодка проекта 671РТМ заняла положенное ей место постоянного базирования в Большой Лопатке; контр-адмирал Голосов стал вице-адмиралом и ушел на повышение; его место Командующего Флотилией занял вице-адмирал Чернов; многие младшие офицеры из экипажа лодки стали старшими; наши старлеи-акустики ждали очередной звёздочки на погоны, чтобы стать каплеями; начальник РТС подумывал о дальнейшей учебе в Академии; старпом Сережа Малацион стал капитаном 2 ранга и непрочь был стать командиром, а мы, оставаясь техниками, инженерами тех же рангов и даже младшими научными сотрудниками, заканчивали устранять замечания и готовили комплекс к Государственным испытаниям. Стоянка лодки в Б. Лопатке не только не уменьшила наши совместные с пролетарцами трудности, но и добавила много новых. Прежде всего это было связано теперь с часто проводимыми учениями экипажа, они как бы наверстывали полгода тихой и спокойной жизни и, как нам казалось, бесконечно частой чередой влажных приборок Мы даже были участниками нескольких коротких выходов в Баренцево море, на которых экипаж сдавал свои задачи и показывал свою морскую выучку — ведь впереди был серьезный и длительный поход в Норвежское море (Северная Атлантика) на наши Госы. Безусловно, все эти учения и контрольные выходы лодки в море были бы и из М. Лопатки или даже из «такого места с краном», куда грозил нас отправить Голосов. На одном из выходов произошло событие, которое особенно мне запомнилось. Морская выучка экипажа заключается не только в совершенстве владения своей специальностью, но и в умелых коллективных действиях при возможных аварийных ситуациях. Поэтому-то на кораблях так много внимания уделяется учебным тревогам, имитирующим различного рода аварии, когда весь экипаж борется за живучесть. И на нашей лодке (думаю, что за столь долгое пребывание на головной лодке и мы имеем право называть её нашей) очень

часто проходили разного рода учения. Были и пожарные тревоги, и химические, и радиационные, иногда возникали пробоины прочного корпуса и пр. пр. И вот, как-то после отбоя проведенной пожарной тревоги, в центральном посту после непонятного треска в динамике громкоговорящей связи раздался слабый голос — «Центральный. Пожар в седьмом отсеке». Центральный мгновенно отреагировал приказом: «Отставить пожар в седьмом отсеке. Вы что там проспали отбой пожарной тревоги». Через несколько секунд из динамика раздался уже испуганный голос: «Центральный. Пожар в седьмом отсеке, фактически». Волшебное флотское слово «фактически» вывело Центральный из состояния благодушной успокоенности после окончившийся учебной тревоги и началась борьба с фактическим пожаром. К счастью пожар не успел разгореться (фактически его и не было) и был почти мгновенно ликвидирован. От короткого замыкания слегка подгорел контакт в электрическом щитке.

В конце июля мы получили возможность окончательно проверить готовность первых четырех подсистем к Госиспытаниям на двухсуточном выходе, где наша лодка участвовала в отработке совместных действий с одной из лодок проекта РТ. Результатами были довольны и мы, и команда акустиков. Ведь на предстоящих испытаниях акустики должны будут самостоятельно обслуживать комплекс, как на боевой службе. Нашим государственным испытаниям придавалось очень большое значение и совместными решениями Министерства и Флота был обозначен целый ряд организационных и технических мероприятий в обеспечение испытаний. Государственные испытания комплекса должны были проводиться в объеме первых четырех подсистем, а пятая и шестая подсистемы подлежали доработке и дальнейшим отдельным испытаниям. Необходимо было форсировать испытания комплекса, корректировать техническую документацию и передавать её в серийное производство, т. к. программа строительства подводных лодок была довольно обширной (лодки проектов 671РТМ, 941, 945, 949). К этому времени уже был изготовлен первый серийный образец для первой лодки пр. 671РТМ дальневосточной постройки и находились в производстве образцы для следующих лодок РТМ, а также для головных лодок проектов 941 и 949, но всё ещё по документации Гл. конструктора. После доработок и испытаний пятой и шестой подсистем они должны будут постепенно вводиться в строй на уже сданных серийных образцах комплекса. Таким образом произошло отделение испытаний первых четырех подсистем от испытаний пятой и шестой. Испытания этих подсистем в составе комплекса трудно

представить без функционирования всех других и их тесного между собой взаимодействия. Поэтому ценой разделения испытаний становились, по сути, повторные испытания комплекса уже в полном составе, тем более, что испытания пятой и шестой подсистем, несмотря на самостоятельные заводскую и государственную комиссии, как было предписано совместным решением, должны будут проводиться под эгидой Государственной комиссии по приемке лодки. Николай Сергеевич Борисеев оставался с нами не из особой симпатии к гидроакустическому комплексу, а из-за «долгов» после госиспытаний лодки 1977 года, которые напрямую зависели от функционирования полностью в штатном режиме комплекса «ГАК — БИУС — Оружие». А положение с БИУС «Омнибус» было не менее тяжелое, чем с нашими пятой и шестой. Впрочем, это теперь было нашей дальней перспективой, а ближняя — государственные испытания первых четырех подсистем дополнялись расширенными океаническими испытаниями комплекса «Скат» в Северной Атлантике. В пакете совместных решений было решение, которое предписывало проведение расширенных океанических испытаний комплекса в двух районах Мирового океана — в Северной Атлантике и Тихом океане. Само собой разумеется, что наши госы и расширенные испытания оказались совмещены. Целью расширенных испытаний являлось объективное определение потенциальных возможностей комплекса, прогнозирование его работы в различных гидролого-акустических условиях и определение его тактических характеристик. По совокупности этих характеристик предстояло сделать выводы об эффективности комплекса в дуэльных ситуациях с последними модификациями американского комплекса AN/BQQ-5. Для обеспечения расширенных испытаний организовывалась специальная экспедиция на научно-исследовательских судах Акустического института, в задачу которых входил контроль гидролого-акустических условий в районах испытаний и измерение акустических характеристик кораблей-целей. Испытания первых четырех подсистем потребовали не только тщательной подготовки нашего комплекса, но и гидроакустических комплексов на обеспечивающих кораблях. И если на надводных кораблях-целях этим занимались непосредственно корабельные акустики, то на подводных лодках это производили специалисты нашего объединения. Большую помощь оказали нам группы гарантийного надзора и техпомощи завода ВТП, а также, как и на ходовых испытаниях, наши связисты-штилевцы. В качестве обеспечивающей лодки для проверок режима СПС подсистемы

связи была выделена вторая из двух лодок проекта 675, на которой была установлена аппаратура «Штиль-1». Мы встречали теперь уже в Лице Рому Драгилева и Юру Голубчика (если так, то ходовые испытания помогал нам сдавать Юра Козлов), которые отправились в недалекий от Лицы поселок Видяево в Ура-губе (тогда малоизвестную базу подводных лодок, а сегодня, после гибели ПЛ «Курск», известную всему миру). Нашу Государственную комиссию возглавлял начальник Управления в/ч 10729 тогда кап.1 ранга, в последствии контр-адмирал, В. В. Лавриченко (Вениамин Васильевич, внешне очень строгий и серьезный, умевший прислушиваться к мнению разработчиков; между своими сотрудниками, да и нашими, его сурово-уважительно называли Лавр). Заместителями были начальник нашей лаборатории, Первый зам. Гл. конструктора к. т. н. В. Б. Идин и начальник отдела в/ч 10729 кап.1 ранга к. т. н. М. В. Журкович (Михаил Васильевич, беззаветно преданный гидроакустике, свободный от узковедомственных интересов и отличавшийся от многих других сотрудников в/ч 10729 тем, что считал разработку и испытания комплекса нашим общим делом. Он вместе с нами огорчался скатовскими неудачами и вместе с нами радовался скатовскими успехами. Человек, беспрестанно искавший конструктивные решения в любой сложной ситуации и понимавший всю значимость вооружения Флота таким комплексом, как «Скат». Человек контактный, с большим чувством юмора, великолепный рассказчик. Человек с обостренным чувством сопереживания и готовностью помочь. Многие, как и он сам себя, ласково называли его Мишаня). В августе я полетел в Ленинград на переотметку, чтобы снова вернуться в Лицу и идти в море на госы. Но вернулся я в Лицу только почти через два месяца, когда уже были закончены испытания. Дело в том, что, приехав в Ленинград, я неожиданно попал на операционный стол и два месяца выпали из моей скатовской жизни. Я очень переживал, что не смог вместе с моими коллегами принять участие в Государственных испытаниях первых четырех подсистем комплекса. Моих собственных воспоминаний о первом походе в Норвежское море, естественно, нет. А вот судя по протоколам и Акту госиспытаний, несмотря на существенные отличия реальных условий испытаний от прогнозируемых (гидрология, меньшая шумность целей, интенсивное судоходство), все четыре подсистемы выдержали испытания с отличными результатами, а по некоторым режимам работы результаты даже превышали требования ТТЗ. Чтобы не терялась нить рассказа о скатовской эпопее я позволю себе привести некоторые фрагменты, описывающие Государственные

испытания (1 этап) первых четырех подсистем в Норвежском море, из статьи М. В. Журковича, В. Э. Зеляха, Б. Идина и И. Н. Дынина «Третье поколение гидроакустических средств для подводных лодок. Комплекс „Скат“», опубликованную в сборнике «Из истории отечественной гидроакустики», выпущенным в связи с 300-летием Российского флота. (издательство ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова, 1999 г.)

Государственные испытания опытного образца всегда достаточно сложное мероприятие. В нашем случае сложность возрастала многократно. Предстояло проверить и отработать принципиально новые методики, обеспечивающие в море инструментальные проверки параметров ГАК, объективно определить его тактические характеристики и эффективность решения новых задач в широком диапазоне гидрологоакустических условий. Всё это требовало участия значительного корабельного обеспечения, четкой организации взаимодействия кораблей, особенно в удаленных районах океана в течение длительного времени.

График обеспечения испытаний в удаленных районах, длившихся три с лишним недели, выдерживался с точностью до нескольких минут, в чем заслуга штаба Северного флота и его начальника адмирала Паникоровского. Этот этап испытаний проходил при участии Главного конструктора ГАК В. В. Громковского.

На переходе в Норвежское море в секторе кормовых углов была обнаружена цель. После уменьшения скорости хода и излучения по по известному шумопеленгу сигнала гидролокатора убедились, что это чужая ПЛ. Понаблюдав за её маневрами на уклонение и обменявшись с чужой взглядами через перископы, мы двинулись дальше. А так хотелось посостязаться… Но программа есть программа! Также на переходе, с использованием тракта АСЦ, на протяжении нескольких часов, по отраженным от дна сигналам, с оценкой дальности наблюдался надводный корабль.

Не обошлось без «сюрпризов» и по прибытии в район испытаний. Во-первых, гидрологоакустические условия в районе оказались хуже ожидаемых (по результатам многолетних наблюдений), а во-вторых, как подтвердили результаты обмеров, шумность работавшей с нами ПЛ-цели оказалась существенно ниже прогнозируемой.

Низкая шумность цели потребовала от членов комиссии, сдаточной команды и личного состава употребить весь свой опыт, умение и, в максимальной степени, использовать потенциальные возможности системы шумопеленгования. Пришлось оперативно изменить схему взаимного маневрирования, разработать дополнительную методику, совместно с командиром ПЛ С. И. Русаковым отработать организацию взаимодействия акустиков, БИПа, штурмана и центрального поста. Необходимо было повысить эффективности обнаружения и поддержания контакта с ПЛ-целью при наличии большого числа локальных мешающих источников шума. В результате был получен необходимый опыт, нашедший отражение в документах.

Много сил, выдержки и настойчивости потребовалось в этих условиях от и от участников испытаний системы гидролокации, с помощью которой практически осуществлялся поиск цели.

Блестящие результаты были получены при испытании систем обнаружения сигналов работающих гидролокаторов и связи. С их помощью осуществлялся независимый контроль за маневренными силами, чем была обеспечена возможность не только предварительной объективной оценки результатов испытаний на борту, но и оперативность при принятии решений для наилучшего использования рабочего времени. Результаты испытаний системы обнаружения сигналов полностью подтвердили правильность заложенных технических решений, обеспечивших впервые автоматизацию не только процедур обнаружения и определения направления, но и процедур точного пеленгования и измерения параметров сигналов. Таким образом, в системе впервые была реализована полная автоматизация всей совокупности процедур принятия решений.

По системе связи были подтверждены требования технического задания и, прежде всего, по широкополосному режиму работы в дальних зонах акустической освещенности.

Данный этап испытаний завершился. Корабли обеспечения уходили, мы оставались одни… Ночь, скорость 6 узлов, глубина 150 метров… И вдруг по каналу гидроакустической связи слышим: «Счастливо оставаться! До встречи дома! Даем прощальный

концерт…» И долго ещё звучали любимые матросские песни с уходящего домой корабля обеспечения. К приходу в базу все результаты были обработаны, проанализированы, сравнены с имеющейся на борту объективной информацией. Всё было подготовлено для комплексной оценки на берегу.

Сразу после госов

Как только я вышел на работу, мне был вручен довольно объемный перечень замечаний и рекомендаций комиссии, которые нужно было реализовать в опытном образце и соответственно откорректировать документацию. Реализация началась по отработанной схеме составления, согласования и утверждения графика с последующим включением соответствующих пунктов в планы соответствующим отделениям и отделам института. Планировалось, что последний квартал этого года и первый квартал следующего 80-го года будет занят на опытном образце двумя основными работами — устранением замечаний Госкомиссии и передачей в эксплуатацию первых четырех подсистем личному составу. Уже давно я говорю о первых четырех подсистемах комплекса, но под этими тремя словами скрываются не только собственно подсистемы шумо- и эхопеленгования, обнаружения сигналов и связи, а также часть подсистемы встроенного контроля; аппаратура контроля помех; общекомплексная аппаратура, включающая пульт и рекордеры, часть аппаратуры первичного и вторичного электропитания, прединдикаторную обработку и часть вычислительного комплекса. Закончив эту подготовительную работу, вооруженный графиком, я во второй половине октября снова вернулся в Лицу, чтобы согласовать наш план работ с ответственным сдатчиком, командиром лодки и флагманскими специалистами дивизии и флотилии. Меня встречал прямо в Мурманском аэропорту Миша Пармет и пока мы ехали на нашем автобусе до Лицы он рассказал мне об основных происшедших событиях. Каково же было моё удивление, когда следующим утром мы поехали в М. Лопатку, где, как и прежде, эртээмка стояла, прижавшись своим бортом к «Котласу». Было впечатление, что всё вернулось вспять — Малая Лопатка, лодка, «Котлас», экипажи, толпы лаовцев, азимутовцев, агатовцев, наша шара и наш изолятор. Но это было только первое впечатление. На самом деле было много разных новостей. Прежде всего меня «обрадовали» мои помощники, которые с нетерпением ждали моего возвращения, чтобы навсегда покинуть Лицу, эртээмку, «Котлас» и оставить меня одного. Боря Наружный

уходил на свою собственную работу ответственным сдатчиком на строящиеся в Северодвинске лодки 941(«Акула») и 949(«Гранит») проектов. Ирочка Торхова собиралась вообще переходить из института на ВТП и осесть в Северодвинске (дела семейные не позволяли ей больше находиться в Лице). Миша Пармет после лицевских контактов с В. Б. Идиным «продал свою душу» в организованную в нашей лаборатории группу «Скат-БДРМ» (длительные командировки были для него уже тяжелой нагрузкой), руководителем которой стал назначенный Гл. конструктором этого комплекса Новожилов, также покинувший навсегда опытный образец. Неразлучную пару эртээмку и «Котлас» собирались в ближайшее время окончательно перевести в Большую Лопатку; командир Русаков стал капразом, а наши старлеи-акустики Исхаков и Левчин — каплеями. Отдельно согласовывать наш план работ мне не пришлось, т. к. через пару дней состоялось большое совещание под руководством Башарина, где без каких-либо осложнений были рассмотрены дальнейшие планы работ по навигационному комплексу, БИУСу и наш. Всё было просто и понятно, но Башарин предупредил, что проводиться работы должны так, чтобы лодка в любой момент могла выйти в море (в наибольшей степени это касалось навигационного комплекса и нас), поскольку пока ещё без конкретных дат, но планируются её выходы в море на ракето-торпедные стрельбы, на флотские учения, на сдачу экипажем зачетов и на декабрь запланирован поход в высокие широты (почти на Северный полюс) для проверки работы навигационного комплекса и где также будут проведены испытания наших станций ледовой разведки. Это был относительно спокойный период работы, нас было немного и мы все жили в гостинице «Северное Сияние». От каждой из подсистем несли вахту, в основном, комплексники. По первой — Юра Смирнов, Женя Щуко или Володя Антипов; по второй — Юра Храпенков или Коля Никандров; по третьей Игорь Михайлов; по четвертой Аркадий Мамут-Васильев и Андрей Зеленцов; пульт и общекомплексные приборы опекал Володя Балаш. Некоторые замечания комиссии мы реализовывали прямо на месте, некоторые требовали институтских проработок и по мере их проведения приезжали представители специализированных отделений для корректировки «железа». Работа по передаче сданных подсистем в эксплуатацию началась с того, что я получил от акустиков довольно большой перечень, в котором было указано чего не хватает в комплексе. Это была и пришедшая в негодность некоторая часть документации с полностью не соответствующим формуляром опытного образца, блоки, модули и отдельные

электрорадиоэлементы ЗИПа, бумага для рекордеров, магнитная пленка и пр. Вскоре мы навсегда покинули уютную Малую Лопатку и обосновались в Большой. «Котлас» опять стоял у стацпричала, а лодка периодически перешвартовывалась от одного пирса к другому. Перед ноябрьскими праздниками я уже остался без моих штатных помощников, но, по мере возможности, мне стали помогать Володя Балаш и Андрей Зеленцов. И вот, в очередной раз, резко изменилась ситуация. После первого короткого выхода в море на сдачу экипажем зачетов, последовал следующий выход на стрельбы. В один из дней (или ночей) этого выхода акустики обнаружили существенное увеличение уровня помех в носовой оконечности с «эпицентром» на левом борту. Придя в базу, провели водолазное обследование обтекателя, в результате которого на левом борту в верхней части была обнаружена трещина и расслоение стеклопластика на участке примерно 2 х 2 метра. Появилась новая проблема, которая изменила все планы и вывела лодку из строя до 20-х чисел декабря. Как всегда в таких случаях, была создана комиссия, в которую вошли представители Флота, ЦКБ-проектанта лодки, ЛАО, ЦНИИ им. ак. Крылова, ЦНИИ технологии судостроения и завода изготовителя обтекателя. От нашего института в комиссии были специалисты из «обтекательной» лаборатории Е. Л. Шендерова — Кира Александровна Шведова и Ф. И. Щербаков (не могу точно вспомнить полное имя и отчество Щербакова, кажется Фавст Иванович?) и я.

Плавучий док флотилии оказался свободным и лодка была сразу же туда заведена.

В течение одной недели комиссия собралась и после детального обследования к однозначному выводу о причинах, вызвавших расслоение обтекателя, придти не смогла. Было лишь установлено, что это не дефект конструкции и изготовления, а следствие механического внешнего воздействия, которое, в свою очередь, могло быть вызвано или ударом о пирс при швартовке, или ударом носа выводящего буксира при развороте лодки в бухте, или столкновением с полузатонувшим предметом в море (с топляком). Для устранения повреждения специалистами ЦНИИ технологии судостроения (я запомнил очень деятельную и энергичную женщину — начальника сектора Судареву) была предложена методика сравнительно быстрого ремонта способом закачки в поврежденный район эпоксидной смолы. Ремонт производился силами завода-изготовителя обтекателя. Вся операция, от момента обнаружения поломки обтекателя и до выхода в море на контрольную проверку, заняла рекордно короткое время — чуть больше трех недель. Поход в высокие

широты перенесли на январь следующего года, а оставшиеся дни декабря мы готовили комплекс к походу. Были снова проверены все четыре подсистемы, но наибольшее внимание было уделено первой подсистеме, на которую падала основная нагрузка на этом выходе. Для Жени Щуко, который вместе с Юрой Смирновым, готовил первую подсистему к походу, это была последняя командировка в Лицу, его уже ждали на первом серийном образце на лодке дальневосточной постройки. В конце декабря, перед самым отъездом в Ленинград, я получил информацию о том, что количество «посадочных мест на прогулку к полюсу» очень ограничено и мы можем рассчитывать не более, чем на три.

Год 1980

С учетом ограниченного количества участников похода к Северному полюсу мне не пришлось много размышлять над составом нашей команды. Однозначно должны были идти специалисты по входящим в комплекс станциям ледовой разведки «Север-М», НОР-1 и НОК-1, чтобы окончательно их сдать при работе по прямому назначению, и кто-то из шапэшников для подстраховки основного постоянно действующего режима работы комплекса. Таким образом образовалась тройка наших участников похода: Юра Смирнов (ШП), В. М. Щербаков («Север-М») и ведущий инженер одного из секторов нашего 13 отдела В. М. Алексеев (НОР-1,НОК-1). Руководил походом непосредственно новый Командующей Флотилией вице-адмирал Чернов. Поход на полюс прошел успешно, если не считать, что Щербаков опоздал прилететь из Бельц и весь комплект наших ледовых станций с помощью акустиков пришлось сдавать Алексееву. Не найдя ни одной полыньи для всплытия во льдах и определив с помощью эхоледомера, что лед слишком толстый для пробивания его рубкой, выстрелили торпедой. Образовавшуюся полынью обнаружили с помощью станции НОР, а с помощью станции НОК определили её размеры и всплыли. Юра рассказывал, что даже разрешили выйти на лёд для небольшой разминки и показывал памятную фотографию. На обратном пути отличился Володя Алексеев, который получил благодарность от адмирала за помощь при устранении неисправности в лодочном телевизионном комплексе, а потом и Юра Смирнов, когда в навигационном комплексе возникли сбои в работе, а опекаемая им и отлично функционировавшая подсистема ШП помогла выйти из подо льдов по пеленгу на ледокол, обеспечивавший поход и стоявший у кромки льда. В конце 79 года в Лице рядом с нами уже стояла первая серийная РТМ (зав.№ 638) и на серийном

образце комплекса работали наши коллеги водтранспиборцы, которым мы всегда помогали в трудных ситуациях. С конца января мы смогли продолжить наши работы, которые наращивались по мере институтских проработок. Лица в первой половине этого года была не очень загружена командировочным людом и многие из нас могли жить в гостинице. Ну, и всегда мы имели надежный и обеспеченный тыл на ПКЗ «Котлас».

Два высотных дома на въезде в Западную Лицу.

Постепенно, пункт за пунктом, сокращался перечень замечаний госкомиссии и продвигалась работа по передаче первых четырех подсистем в эксплуатацию личному составу. Наши доработки, как и после заводских испытаний, принимали акустики и от в/ч 10729 Жорж Петровский. С нами теперь ещё постоянно работал представитель акустического полигона 5 Управления Северного Флота кап.2 ранга Немчинов (Слава, немного стеснительный, улыбчивый и обходительный). Пожалуй, самым слабым нашим местом была эксплуатационная документация, которая требовала корректировки с учетом всех изменений, которые были внесены в опытный образец. Без откорректированной документации не могло быть и речи о передаче комплекса личному составу и я обратился в наш сектор с просьбой обобщить все внесенные изменения и командировать в Лицу сотрудниц группы документации для оперативной корректировки прямо на месте. Кроме того, я просил командировать мне на помощь «девочку» для выполнения всей той работы, которую раньше выполняла Ира Торхова. Руководство нашей лаборатории всегда чутко реагировало на мои просьбы, не

всегда с первого раза, не всегда быстро, но всегда чутко. В середине марта я встречал наших замечательных «девочек» из группы документации — Инну Козлову, Галю Баранову, а также Иру Матюхину, которые привезли с собой часть перевыпущенной эксплуатационной документации со всеми внесенными изменениями, а также целую пачку извещений для внесения изменений прямо здесь. А несколькими днями позже приехала непосредственно для помощи мне очень заметная «девочка» — молодой послевузовский специалист Наташа Полуботко. К сожалению, устроить в гостинице приехавших «девочек» оказалось невозможным и я разместил их в просторной 6-и местной каюте-лазарете в корме «Котласа» рядом с нашим изолятором. Чтобы не бросать их на произвол судьбы, я и сам временно переехал на житье в наш изолятор. За полтора года в Лице уже стало привычным жить непосредственно на работе. Потребовалось около полутора недель для того, чтобы вся документация в части первых четырех подсистем была откорректирована. «Девочки» уехали, а Наташа Полуботко помогала мне до июня месяца.

Лето

Лето 80-го года в Лице было для меня коротким, т. к. в конце июля я уезжал в Ленинград. У меня были вполне определенные планы на августовский полноценный отпуск и совершенно неопределенные планы на ближайшее будущее. Прошедшие два месяца были полны событий, главными из которых для нас явились устранение замечаний госкомиссии по приемке первых четырех подсистем, а также передача этих подсистем в эксплуатацию личному составу. Создалась довольно странная ситуация, когда у комплекса образовалось два хозяина. Большая часть принадлежала личному составу, а меньшая, пока, как говорили, находящаяся «в дровах», нам — «лесорубам». И эта нестандартная ситуация создавала определенные трудности в дальнейшем, когда развернулись работы по 5 и 6-ой подсистемам, которые затрагивали, естественно, и комплекс в целом. По крайней мере, с этими трудностями мы сталкивались пока командиром группы акустиков оставался Ноиль Исхаков. На лодке тоже происходили события, свидетелями которых мы были. Во-первых, лодки проекта 671РТМ готовились к передаче в 6 дивизию, которой командовал контр-адмирал Волков, будущий председатель Государственной комиссии по приемке 5-ой и 6-ой подсистем. (Виктор Яковлевич, спортивный, волевой, строгий и решительный. Его дивизию, в которую входили все построенные

лодки проекта 705, высокоскоростные и маневренные, в шутку именовали «волчьей стаей»). Ушел учиться в Академию начальник РТС Слава Фролов и его место занял скромный капитан-лейтенант из команды биусовцев. Покинули нас командир лодки и старпом. Сережа Русаков ушел в дивизию к Волкову заместителем начальника штаба, а Сережа Малацион стал командиром одной из лодок проекта 671РТ. На лодку пришел новый командир кап.1 ранга Протопопов (Валентин Иванович был полной противоположностью яркой личности прежнего командира — суховаты, безэмоциональный, неразговорчивый и малоконтактный) и новый старпом кап. 3 ранга Головко (Володя, в чем-то напоминал прежнего старпома, но держал существенно большую дистанцию от всей гражданской братии). И, наконец, ещё в начале лета на Флотилии произошло историческое событие. С визитом на нашу лодку прибыл сам Главком ВМФ — адмирал Флота Советского Союза Горшков. Подготовка началась с прекращения всех прочих работ на лодке, кроме работ по её, в буквальном смысле, вылизыванию, которые продолжались дня три. Параллельно делалась генеральная (адмиральная) уборка территории Флотилии, а пирс, где была пришвартована К-524 и трап, ведущий с пирса на борт лодки, были устланы красной ковровой дорожкой. Никто из гражданских на встречу с Главкомом допущен не был и никаких докладов не делал. Визит и встреча проходила в узком кругу военных. Как потом рассказывали, самым интересным был спуск Главкома в центральный пост, где, в связи с трудностями прохождения Главкома через лодочные люки, начался и закончился осмотр подводной лодки.

Перед отъездом в Ленинград я попросил Володю Балаша, который оставался в Лице, отдать наши небольшие «долги» личному составу после официального завершения работ по передаче первых четырех подсистем и быть за старшего до выяснения дальнейшего плана работ, на что он охотно согласился. Я уезжал, увозя с собой в институт акты о реализации замечаний и рекомендаций госкомиссии и о передаче первых четырех подсистем в эксплуатацию личному составу, и совершенно не представлял дальнейшую судьбу 5 и 6-ой подсистем и всего комплекса. В Лицу до меня долетали только отдельные разрозненные слухи. Да и моя собственная дальнейшая судьба была неясна, т. к. при последнем телефонном разговоре Идин неожиданно предложил мне работу по модернизации комплекса и просил на эту тему подумать. Было ясно только одно. Завершена часть большой и трудной работы длиною в четыре года.

Новое назначение

Я настолько вжился в работу на опытном образце, настолько привык к обитанию на лодке и, вообще, настолько привык к командировочной жизни, что считал естественным продолжение своей деятельности до полного завершения испытаний и сдачи «Ската». Вернувшись из отпуска, я был полон решимости отказаться от предложения Владимира Борисовича и приготовился к серьезному разговору. Разговор состоялся, но совершенно другой и в сентябре я снова оказался в Лице. Пока на опытном образце проводились работы на первых четырех подсистемах после их госиспытаний, были приняты основные решения о порядке и сроках введения в строй пятой и шестой подсистем и их испытаниях, а уже в августе в Лицу отправились первые «пятерочники и шестерочники» для доработок этих подсистем, проведения их заводских и последующих Государственных испытаний. Объем доработок подсистем был настолько велик, что, практически, был сопоставим с полной их модернизацией. В самом общем виде это выглядело так: помимо чисто аппаратных изменений в 5-ой подсистеме, связанных с переходом из инфразвукового диапазона в область более высоких частот (низкочастотное шумопеленгование при непрерывной буксировке антенны), заново вставал вопрос о взаимодействии с УПВ, т. к. существенно уменьшалась длина антенны; по 6-ой подсистеме необходимо было откорректировать всё программное обеспечение с учетом проведенных испытаний классификатора «Аякс» и накопленных данных о физических алгоритмах классификации. В обе подсистемы вводились свои самостоятельные пульты, что приводило к определенным изменениям в общекомплексной аппаратуре и системе обмена информацией с БИУС. И если пятая подсистема представляла собой автономную группу аппаратуры, то шестая была самым тесным образом связана с другими подсистемами, главным образом с первой, из информации от которых она «выуживала» классификационные признаки. Поэтому изменения частично затрагивали и эти части комплекса. Совершенно отдельно стоял вопрос обеспечения требуемой надежности работы 5 и 6 подсистем. С учетом того, что все изменения и дополнения необходимо было проводить прямо на установленной на лодке аппаратуре, задача введения в строй этих подсистем намного усложнялась. К этому времени в институте уже была практика руководства особо сложными работами, особенно на выезде, первыми лицами института. Руководство всеми работами по введению в строй 5-ой и 6-ой подсистем было поручено

Д. Д. Миронову, тому самому Дим Димычу, который в 78 году сдавал в Северодвинске НОР и НОК и отморозил уши, но сейчас это уже был заместитель Директора института по научной части. Со своей стороны, Дим Димыч потребовал, чтобы в работах обязательно принимал участие представитель комплексной лаборатории из группы Главного конструктора. В. Б. Идин предложил мне легализовать мой новый статус в качестве Руководителя группы Главного конструктора — и. о. зам. Гл. конструктора комплекса и вновь отправиться в Лицу. Одновременно он сказал, что В. А. Балаш уже много раз обращался к нему с просьбой оставить его в Лице на следующий этап работы и сейчас представляется удобный случай это сделать, назначив его ответственным сдатчиком вместо меня, а согласие Балаша уже имеется. На мое замечание, что Балаш очень конфликтный и неуживчивый в коллективе человек Идин ответил, что, с одной стороны, не видит другой кандидатуры, а с другой — ведь там будет ещё и руководитель группы, имея в виду меня, в которую он, естественно, будет входить. Вопроса возвращаться на опытный образец или нет для меня не было и я дал свое согласие. Сразу был подготовлен приказ, в котором я освобождался от своих обязанностей и получал новые, а также назначался ответственный сдатчик некто Балаш. Таким образом, наконец-то, комплекс обретал не какого-то там заместителя, а полноценного ответственного сдатчика. Кандидатура Володи Балаша не вызвала у Директора никаких сомнений. В середине сентября я снова возвращался в Лицу.

Часть 5
Западная Лица (второй этап)

Первые впечатления, новые знакомства

Лица встретила меня прохладной погодой и теплом гостиницы «Северное Сияние». Совершенно случайно мой 411-й номер оказался свободным и я, как прежде, его «оккупировал». Что такое одиночный номер в «эсэс» возможно помнят все, кому довелось там пожить. Это крошечный тамбур с дверью в туалет с душем и комнатка площадью в 5–6 квадратных метров с кроватью, столиком и стулом, но очень чисто, уютно и для гарнизонной гостиницы на «краю Земли», можно сказать, отлично. Первым, кого я встретил, оказался наш водитель автобуса. Иван Георгиевич, всегда мрачноватый и угрюмый, искренне обрадовался и ошеломил меня вопросом: «Борис Владимирович, вы снова будете начальником?». Я замялся с ответом и совершенно не придал никакого значения этому вопросу. От него я узнал, что Владимир Александрович Балаш и практически все наши живут на «Котласе». Мы договорились, что он часам к 10 утра подъедет к бюро пропусков и отвезет меня в Большую Лопатку. На «Котласе», который стоял у стацпричала, меня радушно встретила администратор Танечка Евсеева и я отправился в нашу шару. Никого там не застав, двинулся в изолятор, где встретился с Володей Балашом. Буквально после двух-трех минут разговора я был поражен теми изменениями, которые с ним произошли. Это уже был совсем другой Балаш. В его интонациях появилась к обычной самоуверенности надменность и высокомерие. На вопросы о положении дел Володя отвечал очень неохотно, а на некоторые из них отвечал своим любимым выражением «это не мои гайки», хотя «гайки» — то были именно его и ничьи другие; о людях, с которыми работал, отзывался недоброжелательно и всячески давал мне понять, что теперь он здесь, а не я, представляет институт. Его прямо-таки распирало тщеславие. Было совершенно ясно, что он очень недоволен моим приездом. Уже через несколько дней, когда я «осмотрелся в отсеках», я понял, что Володя потрясающе быстро разрушил всю выстроенную нашу систему внутрискатовских и внешних взаимоотношений. Во всей Лице не было ни одного места, где сохранились бы наши прежние дружеско-деловые отношения. Балаш был в конфликте со всеми: с командованием и командой «Котласа» (и можно было только удивляться, что у нас

ещё сохранялся изолятор, где Володя и проживал); с нашими коллегами с «Водтрансприбора»; с командованием лодки, акустиками и флагманскими специалистами; с гостиницей Балаш не конфликтовал, а просто не поддерживал никаких отношений и неудивительно, что наших там почти не было; не было никого из нашей команды, кто-бы не сталкивался с черствостью и высокомерием Балаша; даже с водителем автобуса у него были далеко не лучшие отношения (мне стал понятен вопрос, с которым меня встретил Иван Георгиевич). И, в конце концов, не так уж важно было быть со всеми в дружбе, гораздо важней было четко выполнять свои обязанности. А этого тоже не было и через некоторое время у меня состоялся серьезный разговор с Володей. Я вынужден был ему напомнить о его обязанностях и что, ничего другого, кроме обязанности четкой организации работ, делового взаимодействия с ЛАО и Флотом и ответственности за сдачу комплекса у него нет. После этого наши отношения долгое время оставались весьма натянутыми. Натянутость ещё больше увеличивалась, т. к. с моим появлением, Балаш не мог этого не заметить, по многим вопросам и наши, и чужие обращались сразу ко мне. Мне пришлось приложить много усилий, чтобы восстановить прежний наш имидж в глазах людей, с которыми нам приходилось ежедневно сталкиваться. А тогда, когда я вышел из изолятора после первого разговора с Балашом, я почти столкнулся со стремительно двигавшимся мне навстречу к. т. н., младшим научным сотрудником лаборатории Б. С. Аронова Валерием Иосифовичем Зархиным. (Вероятно Аронов, будучи сам доктором наук, считал, что с буксируемой антенной могут работать только остепененные эмэнэсы — сначала Гурвич, теперь Зархин). Мы обменялись взглядами и кивнули друг другу. Раньше мы не были очно знакомы, но безошибочно вычислили друг друга. С этих кивков началось наше знакомство, совместная работа и дружба. Валера Зархин, безудержно стремительный в движении и в работе мысли, с мгновенной реакцией, щедро одаренный природой умом, литературными и музыкальными способностями, наполненный бесчисленным количеством научно-технических идей, с потрясающим умением контактировать с людьми, с редким сочетанием бескомпромиссных бойцовских качеств с качествами расчетливого игрока, неистощимый фантазёр и «мюнхгаузен», прекрасный кулинар и душа компаний.

Весь конец этого года производились доработки аппаратуры, шла подготовительная работа к началу швартовных испытаний и формировались команды сдающих и принимающих пятую и шестую. Возобновились «боевые действия» с ЛАО и предприятием ЭРА. Первые силами группы гарантийного надзора устанавливали

пульты подсистем 5 и 6, а вторые делали кабельный перемонтаж. Всеми вопросами, связанными с перекомпановкой рубки гидроакустики, занимались опытные специалисты «Малахита», мои давнишние знакомые Юра Колесников, Толя Якубов и Андрей Краснопольский, которые поочередно приезжали в Лицу. На стыке всех вопросов с лодкой от нас, пролетарцев и омнибусовцев, как и раньше, нёс постоянную вахту зам. Гл. конструктора лодки С. Хорюшин. Пульт 5-ой подсистемы (половина стандартной стойки) устанавливался левее пультовой секции ШП, для чего самописец основного тракта ШП подняли наверх, а пульт классификатора (стандартная пультовая стойка) устанавливался на место бывшего пульта станции «Арфа-М», между эховской секцией пульта и пультом станции «Штиль». Параллельно шла настройка приборов и стыковка их между собой, а также совместные работы начатые практически с нуля с пролетарцами в тандеме УПВ-ГПБА. Кроме настройки приборов 5 и 6 подсистем производилась отладка ЦВС этих подсистем. Особенно большой объем работ бы у 6-ой подсистемы. Практически менялось всё программное обеспечение.

Второе завоевание гостиницы

Если восстановление нормальных деловых отношений в рабочей сфере происходило само по себе, так сказать, в процессе, то в сфере бытовой нужно было их специально восстанавливать и причем скорее дружественные, чем деловые. Прежде всего это касалось гостиницы. Ведь почти все наши жили на «Котласе», а те два-три человека, кто умудрился поселиться в ней, жили в постоянной готовности её покинуть в соответствии с подписанными обязательствами. Сразу после моего июльского отъезда в гостинице появился новый директор, которая только слышала от своих сотрудниц о былых хороших отношениях с ленинградцами. Володя Балаш, как я уже сказал, вообще не стремился поддерживать какие-либо отношения с гостиницей. Его вполне устраивала жизнь на «Котласе», а в своих морфизовских коллег «влюблен он был мало». Через администраторов своего 4-го этажа я получил самую первую информацию о новом директоре. Это была Ия Вахтанговна Коваленко, строгая женщина и жена заместителя начальника тыла Флотилии полковника Коваленко, визит к которой я и решил нанести. В один из дней, после обеда, увидев через открытую дверь директорского кабинета отсутствие там посетителей, я попросил разрешения войти. За столом сидела, судя по всему, высокая женщина, жгучая брюнетка с красивым лицом грузинской царицы Тамары. Пытаясь

сразу же начать деловой разговор, я с трудом удержался от рвавшихся из меня комплиментов. Представившись, я рассказал всю нашу историю с момента появления в Лице, рассказал о нашей дружбе с гостиницей и благонадежном поведении и закончил свою речь, выразив горячее желание многих наших сотрудников найти приют в стенах «Северного Сияния». По ходу моей речи несколько раз звонил телефон и по манере разговора я действительно убедился, что Ия Вахтанговна строгая, деловая и энергичная. Вполне возможно, что я произвел приличное впечатление и она попросила официальное письмо от института с ходатайством Флотилии, одновременно предупредив, что сейчас в гостинице нет ни одного свободного места. Вечером я поделился своими успехами с Зархиным и он сразу же предложил мне своё участие в последующих переговорах, а также посоветовал завтра же напечатать письмо прямо за моей подписью. Чистые фирменные морфизприборовские бланки были в наших бумажных делах ещё с первого этапа работ и я напечатал короткое письмо, подписав его как заместитель Главного конструктора комплекса, нахально опустив только исполнение этих обязанностей (это была праведная ложь). Текст письма был без всяких гарантий об оплате, а просто с обоснованием просьбы на 15–20 гостиничных мест. Ставя свою подпись под ходатайством, флагманский РТС Флотилии кап. 1 ранга Евгений Ильич. Ибрагимов посоветовал получить еще подпись комдива и я отправился в «волчью стаю». По дороге я решил не обращаться к тогда ещё незнакомому мне адмиралу Волкову, а попросить подписать уже знакомого мне волковского нач. штаба кап.1 ранга Петра Матвеевича. Моргулиса. В тот день ни Волкова, ни Моргулиса в Лице не оказалось и дивизией командовал зам. нач. штаба, наш бывший командир, кап.1 ранга Русаков. Сережа очень тепло меня встретил, мы поговорили о жизни и о делах и на моей бумаге появилось: «Ходатайствую. Русаков».

Через два дня, но уже вместе с Зархиным, я был в кабинете Ии Вахтанговны. Я успел только положить на стол письмо, сказать мне почти ничего не удалось, т. к. заговорил Зархин. Мгновенно Ия Вахтанговна была вовлечена в разговор и создалось впечатление, что они старые знакомые и просто давно не виделись. Оказалось, что у Зархина есть какие-то грузинские родственники и знакомые, что он много раз бывал на её Родине в городе Поти. Неожиданно находились какие-то его друзья, которые как будто бы были знакомы с её мужем, начиная со службы на Черноморском флоте. Он прекрасно знал все трудности жизни в субтропическом влажном Поти и в холодной Лице, знал тяготы тыловой службы и тонко разбирался в сложных

рабочих отношениях в сугубо женских коллективах. Я на минуту отвлекся от речей Зархина, увидев через окно, что к гостинице подъехала бело-серая «волга» и из неё вышел гренадер полковник под два метра ростом. Когда я снова вернулся в разговор, Зархин уже что-то знал о гостиничных трудностях и обещал помочь, одновременно приглашая Ию Вахтанговну с мужем в гости в Ленинград. И если я при первом визите, как мне казалось, оставил просто хорошее впечатление, то Зархин, открыв рот и сверкая своими голубыми глазами, просто сразу же покорил директора гостиницы. Гренадер полковник вошел в кабинет и Ия Вахтанговна представила нам своего мужа Юрия Ивановича Коваленко. Мы познакомились. Знакомство с семьей Коваленко позволило нам познакомиться с ещё одной лицевской семьёй, семьей Магаршак, и эти две семьи стали нашими добрыми друзьями, у которых мы находили домашний уют, обильные застолья с интересными рассказами и просто общение с приятными людьми на протяжении последующих почти полутора лет жизни в Лице. Через пару дней после того визита к Ие Вахтанговне Зархин поселился у меня в номере на раскладушке и началось медленное второе завоевание гостиницы «Морфизприбором». Практика установки раскладушек существовала и в этой гостинице, но только не в крошечных одноместных номерах. Мы уговорили Ию Вахтанговну (из наших лицевских знакомых мы почему-то очень долго не могли перейти на «ты» только с ней) и она пошла нам навстречу. В нашем теперь уже двойном номере совсем не стало свободного пространства. Мы прожили так почти три недели и, когда ситуация в гостинице разрядилась, мой постоялец получил собственный отдельный номер и в гостинице, как и прежде, появилось много морфизприборовских лиц. Постепенно уменьшался объём доработок, была полностью закончена установка пультов и кабельный монтаж, произведена стыковка приборов между собой и сделаны все необходимые сквозные проверки. В выходные от работы дни почти все устремлялись в сопки, где было очень много грибов (особенно подосиновиков) и ягод (особенно черники). Особенно было удобно собирать чернику после легких ночных заморозков, когда отпадали черничные листочки и ягодки, хоть и немного сморщенные, висели как гроздья винограда. В конце декабря, собираясь на Новый год домой, мы подводили первые промежуточные итоги. Принципиально обе подсистемы были подготовлены к заводским испытаниям, Председателем комиссии по проведению которых уже был назначен наш заместитель начальника 1 отделения Всеволод Александрович Баденко (Сева Баденко, в недалеком прошлом

сотрудник нашей связной лаборатории, невозмутимо спокойный и уравновешенный, любивший говорить короткими афоризмическими фразами. Разве можно забыть его фразу, прозвучавшую в «Деревяшке» в ответ на вопрос сколько покупать бутылок, — «лучше пускай останется, чем если потом вдруг не хватит»).

Действующие лица и исполнители

“Железные сестры “

К середине января 81 года все снова собрались в Лице. Лодки проекта РТМ, а их уже вместе с нашей было три корпуса, обживались под началом командования 6 дивизии. Наши ряды пополнились Севой Баденко, которого отныне мы называли просто Председатель, и укрепились присутствием Миронова. Пятая подсистема была представлена руководителем разработки С. Л. Вишневецким, которому на протяжении всего этого периода помогали комплексники Юра. Болдырев и Миша Андреев с периодическим подкреплением Колей Маяновым, Сашей Бобровым и Сашей Евдокимовым. Из сотрудников специализированных подразделений остались в памяти Юра Долинин, срочно разработавший рекордер, и Татьяна Борисовна Кудрина — из недр шестого отделения.

Все работы в тандеме УПВ-ГПБА проводил и ими же руководил неутомимый Зархин, который один мог заменить целую команду. Основными его помощниками были механики

Валера Максимов и Коля Витвинский. Часто и я подключался к этим работам, питая необъяснимую симпатию к пятой подсистеме и буксируемой антенне в частности, начиная с её памятных поисков в Белом море. Бывали у него в команде и Толя Рачков, и Толя Бестужев, а также опытный конструктор-механик Ростислав Иванович Гриневич. Все бумажно-протокольные дела по пятой подсистеме вплоть до госов вел Б. Г. Вершвовский. Борис Григорьевич пришел в институт из ЦКБ-16 (когда-то было в Ленинграде три лодочных ЦКБ — ЦКБ-18,ЦКБ-16 и СКБ-143, которое со временем и проглотило ЦКБ-16), был большим мастером пера и бумаги и всю свою жизнь в институте был зам. начальника 13 отдела. Менялись начальники (Тихонравов, Смирнов, Бородин, Андреев), а БГ у каждого был в замах. Ещё БГ был ветераном войны и каждый год в майской стенной газете, посвященной Победе, наряду с другими нашими ветеранами, было фото молодого солдата Вершвовского.

Комплексную основу 6-ой подсистемы представляли Карманов Ярослав Иванович, (Слава Карманов-тогда зам. начальника сектора, руководитель работ по доработкам и сдаче шестой подсистемы, спокойный и доброжелательно улыбчивый, которому, как и С. Л. Вишневецкому, пришлось на своих плечах вынести всю тяжесть сдачи принципиально новой и сложной подсистемы) и Полканов Константин Иванович (Костя Полканов-родом из 13 отдела, тогда уже начальник 14 отдела, политико-мозговое ядро при сдаче шестой подсистемы, большой прагматик с ироничным взглядом на всех и всё происходящее, язвительно остроумный и смелый в высказываниях, с ясной головой и умелыми руками). Комплексники были представлены Игорем Купцовым (всегда немного суетливый и ворчливый), Сашей Консоном (комплексная наука), Эльвирой Павловной Овчинниковой (очень энергичная и активная). Всем им помогал один единственный молодой техник, фамилия которого не запомнилась. Практически все представители специализированных подразделений были сотрудниками нашего 6-го отделения, вычислители и математики — спокойный Женя Володин, экспансивный Леня Хоменко, закаленный в борцовских схватках Миша Левинтан, бодрый Гена Красильников, а также напористый Сиваков и с легкой дрожью в руках Сахаров. Все многочисленные программные корректуры выполняла монтажница-прошивщица симпатичная и боевая Таня Кулагина.

Дежурную вахту на первой подсистеме нес Юра Смирнов, а на четвертой — Андрей Зеленцов. Поддерживал надежность пятой и шестой подсистем крепкий и надежный Андрей Иванович Пожиленков (к числу стандартных морфизовских шуток

относилось чтение справа налево А. ПОЖИЛЕНКОВ).

Благодаря Дим Димычу, на этом этапе скатовских работ с нами была одна из самых классных наших машинисток Диана Сергеевна Старостина. Дину отличала высокая грамотность (зачастую, по ходу печатания текста, она исправляла ошибки авторов), пулеметная скорость при безошибочном печатании, равнозначное печатание с голоса и с оригинала и, вообще, она была очень приятной женщиной.

Начиная с этого времени, одним из наших рабочих мест надолго стала рабочая комната первого отдела. Здесь проходили все обсуждения наших проблем и совещания, здесь шла работа с документацией и здесь писались многочисленные протоколы и акты. Количество совещаний и исписанной бумаги на протоколы по этим двум подсистемам было во много раз больше, чем по первым четырем за все четыре предыдущих года. Особенно бумажными были отношения с пролетарцами. Помня о первых неудачах и взаимных обвинениях в них, протоколировался каждый шаг, начиная от больших и серьезных вещей и до необходимости введения дополнительной шайбы. Наши отношения с пролетарцами были на уровне нормальных уважительных рабочих отношений, но каждая из сторон подспудно была настороже и следила за действиями другой, мгновенно реагируя на любые шаги, казавшиеся подозрительными. Со стороны пролетарцев был всё тот же Селиванов, но теперь уже все его действия проходили под наблюдением представителя военной приемки Пролетарского завода кап.3 ранга Пшеничного (или Пшеничнова).

Его я запомнил, т. к. он был олимпийски спокоен, на всех бурных совещаниях молча сидел в углу и чиркал карандашом. Однажды, после очередного совещания, он протянул мне лист бумаги, где я увидел профиль, в котором улавливались мои черты, но в целом профиль был несравненно лучше оригинала (художник имеет право идеализировать объект своего восприятия). Уж и не знаю, что привлекло его в моей внешности, как и не знаю рисовал ли он ещё кого-нибудь из нашей компании. Потом, в Ленинграде, я слышал о его персональной выставке в Доме офицеров на Литейном. Пшеничный (ов) был не только морским инженером-механиком, но и художником-маринистом.

Высокое административное положение Дим Димыча, по всей видимости, повысило и уровень представительства институтской военной приемки. Весь второй этап работ в Лице, начиная с осени прошлого года, с нами был заместитель руководителя институтской приемки кап.2 ранга Олег Александрович Рыжков, которому помогал молодой ст. лейтенант Юра Макарчук. Они

принимали все наши доработки и осуществляли допуск к испытаниям. Олег Рыжков, опытный военпред из числа знающих всё лучше и больше разработчиков, самолюбивый и вспыльчивый, которого трудно было в чем-либо убедить или что-либо доказать. Олегу очень импонировало, когда в трудных ситуациях, а у разработчиков этих ситуаций хватало, к нему обращались за советом и помощью. Чаще всего это был своеобразный трюк, когда, польщенный такими обращениями, Олег сам подсказывал путь, как обойти грозную военную приемку. Юра Макарчук, как все лейтенанты, был бесшабашным и веселым, наигрывал на гитаре и пел модную тогда песню Антонова со словами: «море, море край бездонный, пенный шелест волн прибрежных, над тобой встают как зори нашей юности надежды». От в/ч 10729 на этом этапе работ были уже прошедшие с нами через первые четыре подсистемы М. В. Журкович и Ж. Д. Петровский. В это же время я познакомился с сотрудниками в/ч 10729, которые были причастны к 5-ой и 6-ой подсистемам. За весь второй этап работ через нашу пятую подсистему прошли капитаны 3 ранга Борис Болотов и Борис Клячко, Сергей Охрименко и Володя Перелыгин, который, как мне кажется имел гражданское образование и капитаном не был и был то ли майор, то ли подполковник, а также кап. 2 ранга Волчков Юрий Иванович, с которым я был уже давно знаком — еще с момента разработки и стендовых испытаний АКП. А вот через нашу шестую подсистему прошел от начала второго этапа и до его завершения только один Андрей Машошин, начав кап. — лейтенантом и закончив капитаном 3 ранга (как будто только один раз и ненадолго приезжал кап.1 ранга Константин Платонович Лугинец).

На фоне "Белого безмолвия".Участники завершающего этапа испытаний комплекса.Слева направо, первый ряд:Пожиленков,Машошин,Красильников,Кулагина,Старостина,Макарчук,Карманов.Второй ряд:Болотов, Полканов,Вишневецкий,Баденко,Зеленцов,Тесляров.Третий ряд: Купцов,(??),Болдырев,Смирнов,Долинин, Маслов,Хоменко,Консон,Зархин, Балаш,Журкович. Январь 1981г. Западная Лица.

И хотя заводская комиссия ещё не начала свою работу первый наш январский сбор напоминал пленарное заседание. На повестке дня стоял вопрос допуска пятой и шестой к испытаниям. Такими правами обладала наша приемка, поведение которой в лице Олега Рыжкова было крайне странным. Приняв все наши доработки, он не давал согласие на начало испытаний и выдвигал совершенно непонятные новые требования, которые больше напоминали рекомендации по результатам испытаний. В своей непоследовательности Олег был очень упрям и не шел ни на какие компромиссы, которые мы предлагали. Когда молодые капитаны из в/ч 10729 начали его откровенно поддерживать, всем стало ясно «откуда растут уши» у нашей приемки. Дело зашло так далеко, что Миронов и Журкович вынуждены были отдельно провести серьезный разговор с Рыжковым, после чего со многими протокольно оформленными оговорками об отдельном рассмотрении дополнительных требований Заказчика (!), «таможня дала добро» на начало заводских испытаний. На лодке в это время была нормальная обстановка, служба шла своим чередом. Флегматично-спокойный командир Протопопов уже полностью освоился на лодке, начальник РТС не очень интересовался акустикой и больше заботился об «Омнибусе», наш инженер-акустик Игорь Левчин дослуживал последние месяцы и имел уже разрешение на поступление в Академию, наши техники-мичмана продлили свои контракты и оставались на службе, в экипаже появилось много новых молодых офицеров и мичманов. В команде первого отсека, у торпедистов, появился новый не

очень молодой мичман, который сразу привлек наше внимание своей приветливостью, добрым расположением и странной походкой, похожей на героев Чарли Чаплина, но только не такой семенящей. Вероятно у него было стопроцентное плоскостопие и он получил у нас сразу имя — «Шлёп-нога». Наш командир группы акустиков продолжал обострять отношения уже и с новым командованием лодки. Как-то утром, я был в рубке вместе с Ноилем и Игорем. Из динамика раздался голос командира: «Акустики. Провернуть „Скат“ в электрическую и гидравликой». Возможно раньше Протопопов служил на лодках с ГАК «Керчь», где была гидравлическая система поворота излучающей антенны, возможно его подвела аналогия с другими радиотехническими системами, антенны которых выдвигались с помощью гидравлики, а возможно это была просто стандартная фраза на все случаи жизни. Услышав такую команду, Игорь Левчин улыбнулся бы и, выполнив все необходимые проверки, доложил бы об этом в центральный. А Ноиль взял в руки микрофон и с интонациями полными язвительного нравоучения обратился к командиру: «Товарищ командир, а „Скат“ гидравликой-то не проворачивается». Если был бы Сережа Русаков, то Ноиль получил бы на это замечание по полной командирской схеме, а Валентин Иванович после минутного молчания, правда уже резко, сказал: «Крутите, чем хотите. Доклад через 15 минут». Командирское мнение о капитане-лейтенанте Исхакове было уже сформировано.

Конец января и половина февраля продолжались наши швартовные испытания, прерывавшиеся бурными заседаниями комиссии то прямо на лодке, то в первом отделе ГГНа. Конечно не всё шло гладко, да и не могло быть без сбоев, ошибок и замечаний.

С этого времени начались наши в буквальном смысле «сражения» с представителями военно-технического наблюдения и нашей военной приемки, которые продолжались вплоть до госов и даже после них. Главными закоперщиками, зачинателями этих «сражений» были молодые и горячие максималисты Клячко, Болотов и Машошин, которым нужно было всё и сразу и которые зачастую не могли отличить главное от второстепенного, считая, что, чем больше они сделают замечаний и чем бескомпромиссней будет их позиция, тем будет лучше. Как ни странно, но примерно такой же позиции придерживался и Олег Рыжков. В этой тройке непримиримых военных самым самым был Боря Клячко, который явно желал «утопить» пятую подсистему и неприемлил никаких компромиссов. Боря Болотов больше тяготел к антенным вопросам, с большим вниманием прислушивался к аргументации

Зархина, но тоже ещё не до конца понимал свои функции. В отличие от безапелляционности своего тёзки, Боря Болотов свои замечания формулировал осторожно и каждый раз начинал свою речь со слов «извините, пожалуйста, но…» и при этом всегда очень краснел. Казалось, что ему самому было стыдно за свои слова, и их произносить его кто-то обязывал. Между собой я и Зархин так и звали Болотова — «Извините пожалуйста». Самый младший по воинскому званию среди этой тройки Андрей Машошин был самым спокойным, его замечания были строго аргументированы и обоснованы, чувствовалось хорошее знание предмета и, вообще, хорошая голова. Но молодой максимализм и излишняя самоуверенность также делали его непримиримым. При многочасовых обсуждениях результатов испытаний никакие попытки Председателя успокоить своих военных членов комиссии, никакие контраргументы выдержанного Вишневецкого, ни письменные «пассажи» Вершвовского, ни горячность Зархина, ни спокойствие Карманова, ни убийственная логика Полканова, ни маневрирование Петровского, ни попытки Журковича вести обсуждение в конструктивном духе, ни грубая прямота и инженерная интуиция Миронова не принимались во внимание военными «экстремистами». Как это не казалось странным, но мы находили гораздо большее взаимопонимание в отношениях с «чужими» пролетарцами и их военной приемкой, чем с нашим научно-техническим наблюдением и «родной» приемкой. Из образовавшейся тупиковой ситуации, помогло выйти взвешенное рассмотрение нашего противостояния М. В. Журковичем, но уже не как членом комиссии, а как начальником отдела. После нескольких совещаний при закрытых для нас дверях, которые провел Михаил Васильевич со своими горячими сослуживцами и Рыжковым, состоялось конструктивное рассмотрение всех замечаний. Какие-то из них были приняты нами только к проработкам, какие-то мы обязались устранить до начала ходовых испытаний, какие-то были отклонены и какие-то подлежали дополнительному рассмотрению только после первых выходов в море. Был найден разумный компромисс и подписаны акт и протоколы швартовных испытаний.

После работы

Сложные рабочие дела никак не сказывались на наших внеслужебных отношениях и мы частенько вместе проводили вечера и выходные дни. Как правило, собирались вместе Журкович, Петровский, Рыжков, Баденко, Вишневецкий, Зархин и я. Часто бывал с нами Перелыгин, заходили Болотов, Охрименко,

Карманов, Болдырев, Полканов. Приходил заспанный Дим Димыч, выпивал, «крякал» и уходил спать дальше. Не помню, чтобы в наших компаниях были Клячко и Машошин. Много времени проводил Боря Болотов вместе с Зархиным, постигая премудрости теории и практики буксируемых антенн. Наше с Зархиным знакомство с семьей Коваленко уже перешагнуло через рубеж официальности и однажды Ия Вахтанговна пригласила нас в гости. Коваленко жили на той же улице, где была «Дерявяшка», но на другой её стороне в 9-этажном доме. В тот вечер для нас был устроен званый ужин и даже Юрий Иванович пришел со службы вовремя. Ия сделала великолепный стол с множеством закусок и горячих блюд. Изголодавшись по домашней еде, мы с удовольствием пробовали каждое великолепно приготовленное блюдо, запивая грузинским вином. Особенно мне запомнились бесподобно вкусные маленькие прямоугольные жареные в масле пирожки с мясом, под которые особенно хорошо шла водочка. Юра, мы быстро с ним перешли на ты, интересно рассказывал нам о перепетиях своей службы на юге, Ия о своей Грузии, мы о нашем Ленинграде, о наших жизненных историях. Нам всем было интересно и только из чувства уважения к хозяевам мы покинули их около двух часов ночи. На следующий день, когда мы после работы заглянули в кабинет Ии, чтобы еще раз поблагодарить за прекрасный вечер, мы увидели очень красивую, элегантно и с большим вкусом одетую женщину (надо сказать, что Ия тоже была всегда элегантно и со вкусом одета, но ей был свойственен строгий деловой стиль — директор ведь!).

Зап.Лица. Февраль 1981г. В гостях у Ии и Юры Коваленко. Рассказывает Миша Магаршак. Слушают : слева В.Зархин,в центре Б.Тесляров.

Ия познакомила нас с Татьяной Петровной Магаршак, женой

начальника тыла Флотилии капитана 1 ранга Михаила Борисовича Магаршака. Таня, с ней мы сразу, уже при знакомстве, перешли на ты, была наша землячка — ленинградка и внешне мне казалась похожей на известную кинозвезду Роми Шнайдер. А Зархин не только сразу нашел общих с ней знакомых, но даже как будто где-то с ней встречался. Правда, Таня этого почему-то никак не могла вспомнить. Следующая наша общая и очередная встреча Валеры с Таней произошла опять у Ии с Юрой 8 марта. Мы поздравляли женщин с праздником, опять было много вкусностей и специально по моему заказу приготовленные пирожки. Чуть позже пришел Магаршак, которого неожиданно вызвали на службу. Так мы познакомились с Мишей, который тоже был ленинградцем и с которым тоже сразу перешли на «ты». Мы все были примерно одного возраста с разницей в один-два года. Миша с Таней были чуть более раскованней, более проще и доступнее, чем Юра с Ией. А м. б. нам это казалось, так как мы с ними были ленинградцы и, действительно, у нас было много общего, особенно в молодые годы, хотя и мы с Валерой были разными — я, как мне кажется, по характеру был ближе к Юре с Ией, а Валера — к Мише с Таней. Наши новые знакомые внешне были полной противоположностью — высокие и крупные Юра с Ией и среднего роста, небольшие Миша с Таней; блондин Юра с брюнеткой Ией и брюнет Миша с блондинкой Таней. Юра был одним из замов у Миши, полковник на полковничьей должности и, как он говорил, в интендант-генералы ему не выйти. А должность начальника тыла Флотилии была адмиральская, но Мише «муха» на погоны не светила, т. к. еще с командирских лодочных времен у него не сложились отношения с одним политработником, который теперь занимал самую высокую политдолжность на Флотилии. И хотя Командующий тогда Флотилией вице-адмирал Чернов, который давно знал Магаршака и был о нем очень высокого мнения, много раз советовал ему заключить мир с политотделом, Миша сделать этого не мог. А в такой ситуации его адмиральские шансы были равны нулю. С тех пор мы периодически бывали то в доме у Коваленко, то в доме у Магаршаков. Квартира Миши с Таней была в доме за ДОФом, где жило командование Флотилии. Эти люди стали нашими друзьями. Мы хорошо проводили время вместе, много говорили, спорили, вспоминали, строили планы на будущее, приглашали друг друга в гости после службы на Севере. Общение доставляло нам взаимное удовольствие. Как правило, Юра и Миша задерживались на службе, а когда приходили, то вынуждены были нас «догонять». Нас — это Валеру, меня и Таню, которая могла запросто от нас не отставать. Ия почти ничего не пила, только

немного вина за весь вечер. Миша «догонял» нас первым, а у Юры ничего не получалось. И хотя расставались мы далеко заполночь, ему, чтобы нас «догнать», нужно было пить до самого утра. Гренадёр!

На работе

Рабочая жизнь шла по стандартному сдаточному расписанию. Наш ритм прерывали лишь выходы в море, которые начались сразу после швартовных испытаний и которых было очень много. Были выходы на сдачу экипажем задач, на учения или их обеспечение, были выходы в интересах «Омнибуса», который с каждом выходом наращивал свои возможности для решения задач управления оружием и сдавал пункты своих программ испытаний, были наши собственные выходы и выходы в интересах досдачи некоторых лодочных пунктов программы, тянувшихся за нами ещё с 1977 года. Как и при сдаче первых четырех подсистем, мы использовали любой повод для того, чтобы проверить работу 5-ой и 6-ой и набраться опыта их использования. Поскольку теперь нас было не очень много, то проблем с размещением на лодке почти и не было. За нами был всё тот же первый отсек, но места в нем стало поменьше — торпедный погреб и верхняя палуба были заполнены «изделиями» по-штатному (торпедами и ракето-торпедами) и на верхней палубе 2-го отсека (как мы называли, на «голубятне») всё та же малюсенькая 4-х местная мичманская каюта, скорее похожая на нору с четырьмя полками и узеньким проходом, меньшем, чем в купе поезда. Многие из нашей команды «Лица-2», особенно комплексники, были участниками всех выходов. Боясь в очередной раз ошибиться и кого-нибудь забыть, не буду пытаться вспомнить конкретные фамилии, но помню, что Зархин и я не пропустили ни одного выхода лодки в море за всё время сдачи пятой и шестой. А вот ответственный сдатчик комплекса ходить в море не любил и не ходил, как и «настоящие» моряки он любил море с берега, но каждый раз нас встречал и обеспечивал необходимым количеством «расходного материала» для празднования благополучного возвращения. Единственным неудобством нашего участия в выходах для лаовцев и Флотилии была необходимость каждый раз после возвращения одевать «седло» на гондолу для тщательного исследования УПВ и антенны, а перед выходом, естественно, его снимать. Но это неудобство компенсировалось приобретением экипажем опыта управления сложными процессами постановки и выборки антенны, тем более, что теперь этим занимались новые люди — УПВ было передано в заведование лодочных

электромехаников. Как только после каждого возвращения и одевания «седла» лаовцы вскрывали съемные листы на гондоле, внутрь гондолы наперегонки устремлялись Зархин и Селиванов. И мы, и пролетарцы любили пошутить и пугали друг друга, в зависимости от того, кто первый туда попадал (чаще это был шустрый Зархин, чем спокойный Селиванов), то якобы оторванным стабилизатором, который прятали внутри гондолы, то вообще отсутствием антенны, то её намоткой «внавал» и т. п. Но это были только шутки, никаких серьезных ЧП ни с УПВ, ни с антенной уже не происходило. В промежутках между весенне-летними выходами в море мы устраняли замечания комиссии и готовились к ходовым испытаниям. Когда нам удавалось вечером собраться у кого-нибудь в номере, а особенно после возвращения с моря, то всегда находилась быстрая и удобная закуска без всяких сложных приготовлений. Покупалась банка зеленого горошка (большие килограммовые банки зеленого горошка венгерского производства были большим дефицитом в Ленинграде, а Лица была ими завалена), туда клался кусок масла и вставлялся кипятильник. Через две-три минуты все было готово и довольно вкусно. И вот кто-то заметил, что Вишневецкий часто и в большом количестве закупает эти банки Нетрудно было проследить его дальнейшие действия. Он шел на почту и отправлял посылки в Ленинград. Его гороховая идея сразу нашла своих последователей, по крайней мере, в моем лице и лице Зархина.

Этот период наших работ не отмечен никакими особенными событиями ни в море, ни на берегу, если не считать двухдневной паузы всех работ в Лице в связи с приездом Главного инспектора Министерства обороны престарелого маршала Москаленко. Все наиболее запомнившиеся события начались осенью.

Осенняя Лица

После очередной переотметки в Ленинграде я и Зархин в середине сентября возвращались в Лицу. Вместе с нами, для окончательной корректировки формуляра комплекса (наш долг ещё после первого этапа госов), летела сотрудница нашей лаборатории Александра Леонидовна Масленникова. (Александра, Сашенька, — краснодипломница ЛЭТИ, милая, симпатичная, стройная, с колоссальным запасом энергии, с большим чувством ответственности за выполняемую работу, которую делала так быстро, что у руководителей групп, в которых ей довелось поработать, постоянно были проблемы с её загрузкой, инициатор и организатор всех наших лабораторных празднеств,

постоянный член профкома и сборной нашего отделения по волейболу. В общем, «комсомолка, спортсменка, отличница, общественница.»

Перед нашим отъездом из Лицы Ия как-то обмолвилась, что ей в лечебных целях очень нужна простая свежая капуста, которую ещё на Север не завезли. Я тут-же её успокоил и сказал, что через несколько дней капуста будет доставлена. Перед отлетом из Ленинграда я поехал на Кузнечный рынок и купил большой отличный кочан капусты, который и летел вместе со мной. С первой неожиданностью я столкнулся при проверка документов, где уже в новом помещении КПП-5, теперь с правой стороны после моста, я увидел среди проверяющих Ноиля Исхакова. На мой вопрошающий взгляд он ответил, что служба на лодке его больше не устраивает. Но это была неправда — его списали с лодки и перевели в гарнизонную службу охраны. Вторая неожиданность поджидала меня на въезде в поселок, где около магазина прямо на тротуаре возвышалась гора из доставленной на Север свежей капусты!! Несмотря на различные шутки моих спутников по поводу моего качана, он был очень тактично и с большой благодарностью принят в директорском кабинете гостиницы. Нам удалось поселить Сашеньку в стандартный одноместный номер, хотя первые сутки она шиковала в полулюксе — ничего другого не было. На следующий день Сашенька уже работала и на лодке, и в шаре на «Котласе», а необходимыми секретными документами её обеспечивал мой старый знакомый мичман Глазов. В этот же день я встретился с Балашом и узнал от него, что через два дня будет четырехсуточный выход в море в целях проверки «Омнибуса», на который мы также заявлены, что Ноиль списан с лодки, а Игорь Левчин поступил в Академию и теперь в экипаже новый командир группы акустиков молодой ст. лейтенант Саша Новиков. Ещё Володя сказал, что он дал телеграмму с вызовом Шумейко, т. к. акустики не могут справиться с возникшей неисправностью станции «Жгут-М».

Надо сказать, что натянутость отношений с Балашом постепенно сходила на нет, я старался сглаживать все острые углы нашего взаимодействия и Володя, как мне казалось, старался избегать конфликтов со мной. Но конфликты с остальными членами нашей команды у него возникали постоянно. Властный характер, большая самоуверенность и упрямство затрудняли его контакты с большинством людей. Володя был прекрасный специалист, великолепно разбирался в электромеханике и радиотехнике, но работать в большом коллективе ему было нельзя. Он был типичный одиночка. Его

постоянное «не мои гайки» запомнилось я думаю всем. И эта фраза, к сожалению, касалась многих аспектов его деятельности — от организации работ и до непосредственного участия в сдаче комплекса. За эти предвыходные дни я познакомился с новым командиром группы акустиков. Саша, который почему-то для всех нас сразу стал Шурой, оказался очень приятным симпатичным молодым человеком и с ним у всех сложились хорошие отношения. Конечно, трудно было сравнивать профессиональные качества прежнего командира группы с новым, но Шура не стеснялся спрашивать и учиться у своих подчиненных мичманов и у нас. И его профессиональное мастерство за время нашего пребывания на лодке существенно выросло. Особенно хорошие дружеско-деловые отношения сложились у Шуры со Славой Кармановым. Вместо двух ушедших офицеров-акустиков пришел только один и группа акустиков до самого завершения наших госиспытаний была в недокомплекте. Этот короткий выход прервал наши плановые работы и группа морфизовцев во главе с ответственным сдатчиком осталась на берегу ждать нашего возвращения. Основным занятием ожидавших нас на берегу были походы в сопки за грибами и ягодами, а та осень была очень урожайной. Грибы народ сушил прямо на батареях отопления, а ягоды по известному рецепту перетирались с сахаром и отправлялись в Ленинград. Усталые, но довольные в очередной раз проведенными проверками в море, мы вернулись в Лицу и работы на лодке были продолжены. На многих выходах этого года, предшествовавших ходовым испытаниям, с нами был Дим Димыч и помогал нам не только как руководитель, а ещё и как очень хороший инженер (можно по разному оценивать его деятельность на руководящих институтских постах, но, бесспорно, он был великолепным инженером). На одном из выходов в море помню отмечали день рождения Дим Димыча, обыграв его действительную флотскую службу в звании ст. матроса с традиционно-скромным военно-морским подарком — тельняшкой и банкой воблы. В перерыве до следующего короткого выхода помимо работы по предъявлению пятой и шестой на ходовые испытания вспоминается маленький наш праздник, который был организован по инициативе Сашеньки Масленниковой. Это была т. н. отвальная — уезжали в Ленинград Саша, Коля Никандров, приезжавший для улаживания накопившихся вопросов по второй подсистеме, и, приехавший вместо Володи Шумейко сразу после нашего ухода в море сравнительно недавно появившийся в институте Лёва Радченко, который к тому времени уже молниеносно быстро стал начальником сектора в 13 отделе. Лёва был в этом не виноват,

просто он был женат на одной из дочерей тогдашнего первого секретаря Ленинградского обкома партии Романова, был веселым и общительным человеком (можно быть веселым, имея такого тестя) и мы его называли «родственник Вождя». Кажется тогда Лёва даже и не попал на лодку, т. к. ещё в море мичман Козлов нашел и устранил неисправность. Несмотря на родственность с Вождем, Лёва принимал очень активное участие в процессе заготовки черники. Инициировав отвальную, энергичная Саша, находясь под впечатлением зарослей черники, решила приготовить вареники с этой ягодой. Сама месила тесто и налепила вареников на огромную компанию мужиков — Баденко, Вишневецкий, Вершвовский, Никандров, Балаш, Зархин, Радченко и я. Отвальная происходила в номере у Саши, её одиночный номер был крайним на этаже и чуть больше всех остальных. Присутствие Володи Балаша гарантировало достаточность «расходного материала», а Лёва принес привезенную из Ленинграда редкую тогда литровую бутылку «Лимонной» водки. С закуской проблем не было. А Сашины вареники, приготовленные прямо в чайнике с помощью кипятильника (знакомая технология по зеленому горошку), были очень вкусными и уплетались с огромной быстротой. Отвальная прошла отлично.

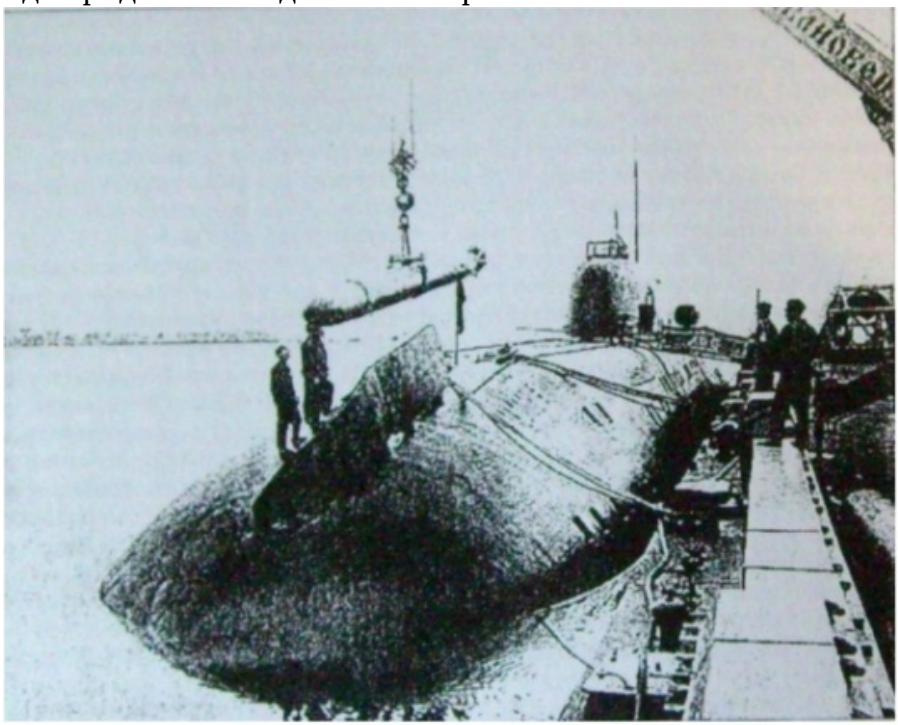
Перед запланированными на середину октября нашими ходовыми испытаниями были ещё два коротких выхода в море для проверки «Омнибуса» и досдачи некоторых пунктов лодочной программы испытаний. С одного из этих выходов мы вернулись с памятным трофеем, который укрепил веру военно-морского флота в буксируемую антенну, по крайней мере, в её прочность.

Специального обеспечения на этом выходе не было, нас сопровождал надводный корабль типа СКР. Руководил выходом Председатель Госкомиссии по приемке лодки контр-адмирал Борисеев. Первые двое суток шли сквозные проверки систем управления оружием при взаимодействии БИУСа с источниками информации, в том числе и с нашим комплексом, который исправно выдавал данные об обнаруженных целях. На третьи сутки, имея прогноз об ухудшающейся погоде, Николай Сергеевич планировал проверить мореходные качества лодки, то, что ещё в 1977 году ему не удалось осуществить в Белом море. По ходу дела, отрабатывая взаимодействие акустиков с механиками, несколько раз производился цикл постановки и выборки буксируемой антенны. При каждой постановке Зархин, сидя на «голубятне» у прибора 8А-5, «коллекционировал» шумы на приемниках антенны. И вот, когда уже заканчивалось наше время работы с вытравленной антенной, мы услышали слабый удар о

корпус лодки и следом резко возросли помехи на всех приемниках буксируемой антенны. После оперативного обсуждения происшествия мы сделали предположение, что или оторван стабилизатор и антенна занимает хитросплетенное пространственное положение (непонятным оставался предшествовавший этому удар о корпус), или мы каким-то образом что-то намотали на антенну. Решили попробовать выбрать антенну-ничего не получилось. Из двух наших предположений осталось второе. Я и Зархин пошли на доклад к Борисееву и командиру. Борисеев был страшно удручен тем, что опять не сможет проверить мореходные качества лодки, а Протопопов предложил всплыть, связаться с надводным кораблем и попросить его зайти нам в корму и посмотреть, что там у нас произошло. Когда мы всплыли, то море уже штормило и верхний рубочный люк даже не открывали. С борта надводного корабля нам сообщили, что наблюдают у «входа в очко какую-то большую мотню» (это дословно) из проводов, а также два отдельных провода, один из которых уходит сразу вниз, а другой куда-то далеко за корму. Это сообщение подтвердило версию о намотке постороннего предмета на антенну. Теперь уже все на лодке гадали, что же мы намотали. Пессимисты высказывали предположение, что мы сорвали давно, м. б. еще с военных времен, установленную якорную мину, не находя объяснения почему мы на ней не подорвались, а оптимисты — что мы просто сорвали буй, по каким-то причинам не нанесенный на штурманские карты. Оптимистичное предположение объясняло всё более логично, в том числе и удар о корпус лодки. Не знаю, думали ли командир и Борисеев о возможности намотки на винт уходящего вниз троса, но Борисеев стал пристально нас спрашивать может ли лодка с выпущенной антенной ходить в подводном положении на скоростях больше оптимальной скорости её буксировки (6 уз.), а также и в надводном положении. Зархин и я в два голоса отвечали, что лодка может не только ходить, а даже бегать на скоростях до 15 узлов. Потребовалось документальное подтверждение и я принес из секретной части технические условия, где черным по белому было это написано. Кроме того, мы заверили адмирала, что цифра 15 записана явно с запасом, что можно бежать и на 20 узлах и если что-то случится с антенной, то мы берем на себя всю ответственность. Борисеев и командир приняли решение проводить мореходные испытания. Лодка ходила под водой на разных скоростях, погружалась с различными дифферентами, всплывала и снова погружалась, делала циркуляции. В надводном положении её бросало, швыряло, накреняло и оголяло гребной винт. На третьи сутки

вечером мы пришли в Лицу и ошвартовались. Говорили, что среди встречавших нас на пирсе военных были и «люди в галифе» — так именовали офицеров из оперативного отдела Флота. Сразу же начали вытаскивать предмет, болтавшийся на тросе уходящим вниз. Им оказался наш радиогидроакустический буй образца 50-х годов, который тут же отделили от троса и отправили на «исследование». Утром следующего дня была проделана очень сложная операция по маневрированию лодки с вытравленной антенной в узкой губе и переводу её к стацпричалу, где сразу же одели «седло», распутали «мотню» и намотали антенну на барабан лебедки УПВ. Картина происшествия вырисовывалась следующая: вероятно, наклонно расположенный трос был затрален ограждением рубки и буй был сорван с якоря (возможно, что буй уже и просто болтался без якорного крепления), далее трос попал на гондолу, проскользил по ней и запутался на кабель-тросе. Удар, который мы слышали, мог быть ударом троса о рубку или ударом самого буя о гондолу (правда следов удара обнаружено не было). Следующий день преподнес очередной сюрприз. Как всегда, мы решили перемотать антенну на технологический барабан для её визуального осмотра, тем более после её буксировки в экстремальных условиях. Но, второпях выяснения привезенного нами трофея, лодочные механики забыли откачать оставшуюся в гондоле воду и ударивший ночью мороз превратил её в лед, в который вмерзли нижние витки намотанной на барабан антенны, да и остальная часть антенны от минусовой температуры превратилась в жесткий монолитный шланг, неподлежащий перемотке. В осенне-зимний период антенна с полиэтиленовой оболочкой и заполненная соляром доставляла много дополнительных хлопот. При отрицательных температурах соляр загустевал, а оболочка просто «дубела» и в таком виде работать с антенной было невозможно, надо было её каким-то образом приводить «в чувство». В нашем распоряжении было две антенны — номер 1(боевой) предназначался непосредственно для морских испытаний, а номер 2 — (технологический) для всех прочих выходов в море. Пока на берегу не начинались морозы, осложнений не было, но наши ходовые испытания и государственные попадали уже на зимний период и необходимо было что-то придумать. Возникшая тогда проблема после ночного мороза была решена в два этапа. На первом этапе Зархин и мичман Горбач, вооружившись молотками, отправились в гондолу и начали вырубать вмерзшую часть антенны. Этот этап прошел успешно, если не считать рассеченной брови Зархина, в тесноте гондолы не сумевшего увернуться от рьяного замаха Горбача. Второй этап заключался в

подаче пара в гондолу и прошел без травм. Через несколько часов гондольной бани антенна была перемотана на технологический барабан и тщательно обследована. Никаких видимых последствий её буксировки в экстремальных условиях обнаружено не было. Наша антенна выдержала самые суровые испытания, и лучшего подтверждения её надежности и прочности не могло и быть.



Западная Лица. У стацпричала. В октябре 1981 г. при перезагрузке торпед перед выходом ПЛ "К-524" в море на ходовые испытания 5-ой и 6-ой подсистем опытного образца ГАК "Скат" было обнаружено повреждение обтекателя. Справа на заднем плане наше "седло".

Позади уже были жаркие дебаты по приемке выполненных замечаний и после очередных «выкручиваний нам рук» Рыжков допустил подсистемы к ходовым испытаниям. Все необходимые документы для выхода в море были уже подготовлены, корабельное и лодочное обеспечение испытаний ждало команду «отдать швартовы». Буквально за 2–3 дня до назначенного выхода лодка снова перешла к стацпричалу, где было одето «седло» и нам вместе с пролетарцами нужно было запасовать «боевую» антенну. Во всей Флотилии не нашлось отапливаемого помещения для хранения наших антенн и они хранились на дальних неотапливаемых складах. Доставив задубевшую боевую антенну на стацпричал, начали отогревать её паром, но на открытом морозном воздухе очень плохо прогревались нижние слои. И тогда Зархин, по типу гондольной бани, придумал

«береговую сауну» для антенны. Слегка размороженную антенну осторожно, витками, снимали с барабана и укладывали в большой брезентовый мешок, неизвестно где раздобытый Зархиным. Затем в мешок засунули шланг и пустили пар. Довольно быстро антенна отошла от мороза, была намотана на технологический барабан и быстро с седла запасована на барабан лебедки УПВ. Героями дня были Валера Зархин и Валера Максимов. Перед самым выходом на лодке началась перезагрузка торпед. Вернувшись после обеда, мы стояли на краю стацпричала и наблюдали за этим захватывающим зрелищем. Сейчас, при попытках вспомнить этот момент, мне кажется, что это я, глядя сквозь толщу воды на наш обтекатель, заметил его повреждение (хотя, вполне вероятно, что это был и кто-то другой или сразу несколько человек). Естественно, сразу доложили командиру и уже через 20 минут на стацпричале, кроме командования лодки, стояли флагманские РТС дивизии и Флотилии и комдив с нач. штаба. Один к одному повторилась ситуация 1979 года — повреждение обтекателя с левого борта. Все работы на лодке были приостановлены, опять было водолазное обследование, которое показало, что на это раз все серьезней — обтекатель был пробит и на большой его поверхности наблюдалось расслоение стеклопластика. Опять была создана комиссия по расследованию, которая в очередной раз не смогла сделать однозначный вывод о причинах повреждения и высказала лишь предположение, что наиболее вероятной причиной повреждений тогда и сейчас явилось ударное воздействие носа выводящего лодку буксира. Все лодки, базировавшиеся в Лице, кроме лодок проекта 705, имели довольно большой радиус циркуляции и не могли самостоятельно развернуться в сравнительно узкой губе. Поэтому сразу после отхода от пирса к ним подбегали два буксира и уперевшись соответственно с разных бортов в нос и корму разворачивали их в сторону выхода в Мотовский залив. И вот в этот-то момент упора в нос возможно и происходил удар в обтекатель, иногда слабый и без последствий, а иногда… К концу 80-го года в Лице кроме нашей головной эртээмки было уже две серийных и пришел первый «Гранит» — головная лодка 949 проекта. Наша повторившаяся история с обтекателем послужила поводом для приказа по Флотилии, в котором буксирам запрещалось упираться носом в стеклополастиковые обтекатели скатовских лодок, а командование этих лодок обязано было за этим следить. Однажды я наблюдал картину выхода в море «Гранита», когда маленький буксир всё время норовил подойти к носу и каждый раз с лодки на всю Большую Лопатку раздавался, усиленный мегафоном, голос командира: «Эй, на буксире! Тра-та-та-та-та! К

носу не подходить». Правда, цэкабэшные прочнисты высказали свое предположение, что разрушение обтекателя на этот раз могло явиться следствием его прежнего ремонта, т. к. после полимеризации эпоксидной смолы, которая закачивалась в поврежденный участок, могли возникнуть сильные внутренние напряжения, со временем вызвавшие расслоение обтекателя и, как следствие, его пробой от самой незначительной нагрузки. Но, как бы там ни было, нужен был срочный ремонт, а плавучий док в Лице был занят. И наша лодка ушла на один из ремонтных заводов в г. Полярный где специалисты завода-изготовителя обтекателя вырезали поврежденный участок и «накатали» новый. У нас неожиданно образовался почти месячный перерыв в работе. Снова мы собрались в Лице только в середине ноября.

Зимняя Лица

В ноябре от ЛАО поступила информация о якобы готовящемся выходе лодки из дока и сразу же, без захода в Лицу, проведении контрольных проверок в море после ремонта обтекателя. Одновременно мы получили сообщение через гарантийную службу завода «Водтрансприбор», представительство которых находилось и в Полярном, о необходимости прибытия в Полярный наших специалистов для участия в контрольном выходе. Несмотря на то, что первые четыре подсистемы уже принадлежали личному составу лодки, срочно была сформирована команда «скорой помощи», которая и вылетела на Север. У меня был адрес гостиницы, где живут наши заводчане, телефон и фамилия руководителя группы техпомощи. Отчетливо помню, что в команде был Олег Ванюшкин («Арфа») и неотчетливо Володю Антипова (ШП), Сашу Пастора (общие приборы), Игоря Михайлова (ОГС) и совсем неотчетливо, кто был от 2-ой подсистемы. Пока мы добрались до Полярного короткий полярный день уже кончился и был темный холодный полярный вечер. С большим трудом мы нашли гостиницу, в которой вообще никто с завода ВТП не числился и в которой не было ни одного свободного места. После томительного ожидания и просящих взглядов на администратора над нами сжалились и предложили один большой номер на всех сразу в отремонтированном флигеле, предупредив, что флигель ещё не отапливаемый и там прохладно. Альтернативы не было и мы единодушно согласились. Сказать, что там было прохладно, было бы большим преувеличением. Во всем флигеле стоял лютый холод, ужасно пахло краской и не было подключено электричество. Администратор, открывшая нам номер и выдавшая постельные

принадлежности, любезно оставила нам карманный фонарик. Как назло, ни у кого из нас не было чем разогреть себя изнутри. Но мы были рады, что добрались до кроватей и надеялись, что в одежде, укрывшись одеялами и нашими шубами, сможем поспать. Как только я начал немного согреваться и казалось, что вот-вот сон одолеет меня, над моим ухом что-то просвистело и с шумом ударилось об пол. Это был ботинок Олега Ванюшкина, который он запустил в угол за моей кроватью, где стояла корзина для мусора. Ему показалось, что там скребутся крысы, которых он боялся больше всего на свете. Не только мне, но и всем остальным этой ночью выспаться не удалось, т. к. ещё пять раз примерно с часовыми интервалами Олегу слышалась крысиная возня и над моим ухом просвистывали поочередно его второй ботинок и ботинки его соседей справа и слева. Утром я дозвонился до водтранспориборцев и мне сообщили, что наша лодка два дня назад ушла в Лицу. Мы немного побродили по городу и на первом же автобусе поехали в Мурманск, а оттуда в Лицу.

Лодка пришла в базу всего за сутки до нашего приезда, т. к. по пути совершила тот самый контрольный выход после ремонта, ради которого мы приезжали в Полярный. Команда акустиков провела контрольные измерения уровня помех и заодно проверила функционирование первых четырех подсистем. Наша помощь оказалась вроде бы и не нужной, но, тем не менее, по просьбе нового командира группы команда «скорой помощи» вместе с акустиками ещё раз произвела нечто похожее на регламентные работы, а сам Шура впервые пообщался с разработчиками первых четырех подсистем.

Буквально за два дня мы сделали все необходимые проверки 5-ой и 6-ой и ушли на ходовые испытания. В последний день перед выходом был доставлен из Ленинграда рекордер 5-ой подсистемы, который был разработан и изготовлен за промежуток между швартовными и ходовыми испытаниями и который закрывал наш последний долг по реализации замечаний предыдущего этапа. За «отдельную плату» лаовские гарантийщики в момент установили рекодер в рубке. Так как наши испытания проходили под эгидой госкомиссии по приемке лодки, то с нами опять был Николай Сергеевич Борисеев, функции которого были обозначены совершенно непонятно и он больше походил на «свадебного адмирала». Правда, его присутствие на лодке гарантировало нам в перерывах между работами и при сеансах радиосвязи всплытие и полную вентиляцию лодки. Адмирал очень тяжело переносил время без сигареты, вставленной в мундштук. Кроме Борисеева с нами в

море пошел приехавший посмотреть на «живой комплекс» ст. офицер гидроакустического отдела 5 Управления ВМФ (радиотехнического управления) тогда кап.2 ранга В. М. Воронин. На этом этапе испытаний обе подсистемы функционировали вполне удовлетворительно, правда около каждого прибора находились комплексники и разработчики. Это было допустимо, т. к. этот этап был ещё этапом испытаний Гл. конструктора. Вот только рекордер 5-ой подсистемы работать не захотел. С рекордером была связана забавная история уже после этого выхода, когда стало ясно, что требуются серьезные его доработки. Дим Димыч настаивал на отправке его в Ленинград с отъезжающим Вершвовским, а Юра Долинин, имевший опыт доработок рекордеров первой подсистемы прямо на лодке, и я, являвшийся живым свидетелем Юриных успехов, предлагали сделать доработки прямо на месте, обосновывая это тем, что только здесь он состыкован с аппаратурой и только здесь будут сразу видны результаты. Очень активно помогал нам возражать Дим Димычу Вершвовский, представляя сколько дополнительных хлопот будет у него с отлетом и прилетом. Когда все наши аргументы были Мироновым отвергнуты, я решил сделать последнюю попытку, но Димыч уже был раскален и перебил меня громовым возгласом: «В Ленинград, точка. Царь я… или не царь!» И при этом топнул ногой по палубе. Я пал ниц и начал отбивать поклоны, приговаривая: «Царь Дим Димыч, Царь». Получилось прямо, как в кинофильме. Мы все здорово посмеялись, а Вершвовский получил небольшой ящик впридачу к своему багажу весом около 50 кг. Наш корабельный быт на этом выходе был вполне удовлетворительным. У нас было несколько мест в нормальных каютах второго отсека и довольно много наших на этом выходе питалось в офицерской кают-компании (Миронов, Баденко, Полканов, Карманов, Вишневецкий, Зархин). В нашей едальной смене, начиная с этого выхода, образовался постоянный состав за столом. Лицом в корму сидели Костя Полканов и Слава Карманов, а напротив Зархин и я. И так получилось, что мы все четверо, даже если еда заставала нас в надводном положении при сильной качке, аппетит не теряли. В ожидании, когда вестовой принесет суп, мы любили побаловать себя «атомными бомбами» — два кусочка хлеба, между которыми горчица, перец и соль. В надводном положении замполит всегда включал в кают-компании радиоприемник и настраивал его на станции, передававшие классическую музыку. Если прием сопровождался сильными помехами, то зам включал магнитофон с записями советских песен и почему-то каждый раз, когда мы были в кают-компании и знали, что за надводным положением последует

подводное, мы слышали песню в исполнении Льва Лещенко, слова которой вызывали некоторую тревогу — «Ленточка моя финишная, я приду к тебе и ты примешь меня». Ни разу не удавалось нам услышать песню «Усталая подлодка», которую называли гимном подводников и в которой были обнадеживающие слова — «Хорошо из далекого моря возвращаться к родным берегам». Однажды, когда под хорошую качку мы наворачивали по добавочной тарелке супа, звучала очень серьезная музыка. Зархин на секунду оторвался от тарелки, прислушался и со знаем дела категорично произнес — Вагнер. Мы продолжали орудовать ложками, а из приемника раздалось: «Мы передавали седьмую ораторию Будашкина». Не поперхнувшись, Валера продолжал есть, но на этом выходе мы звали его Вагнер. Все наши оперативные совещания и обсуждения различных ситуаций без привлечения Дим Димыча проходили на «голубятне» в той самой 4-х местной каюте, где с левой стороны внизу размещался Слава Карманов, над ним я, а с правой — наверху Костя Полканов, а под ним Сергей Львович Вишневецкий. Двери этой каюты мы держали все время открытыми, т. к. в ней явно ощущался дефицит свежего воздуха. Когда к нам заходил Юра Макарчук, то он всегда присаживался на край нижней левой койки и, поглаживая лежавшего на ней Славу Карманова по выступающему животу, ласково называл его «папашка». Так получалось, что всегда после более менее длительных походов мы возвращались заметно прибавившими в весе. Обильное питание и гиподинамия делали свое дело. Конечно, и на этом выходе не всё удавалось с первого раза. Были и ошибки, и сбои в работе, были остановы ЦВС, иногда классификатор вообще отказывался выполнять свои функции, иногда не совпадали данные по одной и той же цели у первой и пятой подсистем. Но, в целом, за 12 суток этих испытаний нам удалось выполнить все пункты программы ходовых испытаний и убедить комиссию и группу акустиков в жизнеспособности этих подсистем. В первой декаде декабря мы вернулись в Лицу и сразу же началась работа комиссии. Параллельно готовились протоколы испытаний и акт, обсуждались замечания и рекомендации комиссии. И на этот раз все было бурно и непримиримо. На заключительный этап обсуждений приехал В. В. Лавриченко (уже будучи контр-адмиралом) и его присутствие, как и постоянное присутствие М. В. Журковича, служило сдерживающим фактором всё ещё имевшего место неоправданного максимализма отдельных военных членов комиссии. К концу декабря комиссия по заводским испытаниям комплекса завершила свою работу, подписанием протоколов и акта испытаний. Впереди был новый

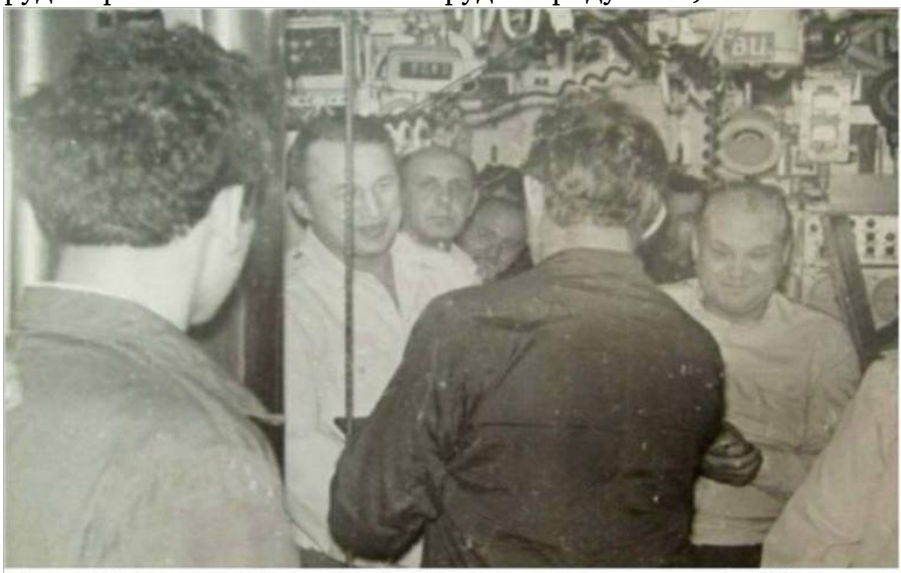
1982 год и Государственные испытания этих двух подсистем, как и всего комплекса в полном объеме.

На завершающем этапе

Как и несколько предыдущих лет, новый 1982 год для меня и моих товарищей по работе начался со сборов в командировку на Север. Для многих из нас это была последняя командировка на опытный образец. Мы вышли на завершающий этап сдачи комплекса-Государственные испытания пятой и шестой подсистем, председателем комиссии по проведению которых был назначен командир дивизии, в которой тогда были лодки РТМ, контр-адмирал Волков. Думаю, что назначение председателем Госкомиссии командира дивизии подводных лодок было также отличительной особенностью нашего опытного образца. Это назначение накладывало на нас, сдатчиков комплекса, особую ответственность, т. к. председатель был самым непосредственным образом связан с боевыми службами лодок и его мнение не только о выполнении требований пунктов программы испытаний по пятой и шестой подсистемам, а и о практическом использовании всего комплекса имело большое значение для Флота. Ещё в прошлом году, сразу после ходовых испытаний, научно-техническое военное наблюдение, с нашим участием, начало готовить документы к Государственным испытаниям. Собравшись снова все вместе в Лице в первой декаде января, мы продолжили подготовку документов к госам с одновременным устранением замечаний предыдущего этапа. Особая нагрузка в это время была у руководителей работ по этим подсистемам Вишневецкого и Карманова, которым приходилось заниматься устранением замечаний и подготовкой подсистем к предстоящим испытаниям, а также участвовать в разработке документов для испытаний. Мы и наши военные были, практически, в прежнем составе. Вот только вместо Б. Клячко появился Ю. И. Волчков.

И в этом году возвращение в Лицу не обошлось без ожидавших нас сюрпризов. Во-первых нас покинул «Котлас» и вместо него у стацпричала стояла ПКЗ «Северная», на которой для нас была выделена 9 или 12-местная каюта на самой нижней палубе. Кроме нашей лодки, эта ПКЗ обслуживала ещё три серийные лодки проекта РТМ, которые к тому времени уже были в Лице. «Северная» предоставляла нам только рабочее помещение и не была уже тем надежным тылом, как «Котлас», на случай трудностей с гостиницей. Второй сюрприз заключался в том, что наша лодка получила имя собственное, которое оказывается было ей присвоено ещё в октябре или ноябре прошлого года. Но новая

латунная табличка в ограждении рубки, на которой дополнительно к отлитому на ней обозначению «К-524» появилось гордое, емкое, звучное, легко произносимое и запоминающееся имя «60 лет шефства ВЛКСМ», была установлена только в первых числах января. (более неудобоваримое и труднопроизносимое имя было трудно придумать!).



Февраль 1982 г. Норвежское море.Глубина 100 м.ЦП ПЛ К-524.Второй этап государственных испытаний ГАК"Скат". День рождения Председателя Госкомиссии по приемке ГАК"Скат",Командира 6-ой дивизии ПЛПЛ 1-ой Флотилии СФ к/адмирала В.Я.Волкова.Командир ПЛ кап.1 ранга В.И.Протопопов ,справа спиной на переднем плане,вручает памятный адрес.Слева спиной на переднем плане мичман (?).Справа от командира ПЛ Председатель Госприемки ПЛ к/адмирал Н.С.Борисеев.На Заднем плане слева направо : Зам.Председателя Госкомиссии,начальник отдела в/ч 10729, кап.1 ранга к.т.н. М.В.Журкович,член Комиссии от ЦНИИ"МФП" к.т.н.В.И.Зархин,и.о.зам.Гл.конструктора ГАК "Скат" Б.В.Тесляров

Начиная с этого момента и до завершения Государственных испытаний 5-ой и 6-ой подсистем, мы работали в очень напряженном режиме при постоянном дефиците времени. Почти все субботы и воскресенья были рабочими днями, которые, как и будние, дни продолжались до позднего вечера. Параллельно с устранением замечаний предыдущего этапа велась проверка этих подсистем и уже ранее сданных первых четырех.

От М. В. Журковича я знал, что комдив Волков намерен не только принимать пятую и шестую, но и самым серьезным образом проверить функционирование всего комплекса в целом. А в серьезности и строгости нашего нового Председателя ни у кого не было никаких сомнений. И в этом мы смогли лишний раз убедиться ещё на берегу, когда Виктор Яковлевич провел первое пленарное заседание, посвященное организации испытаний и работе комиссии. После этого заседания стали известны сроки начала испытаний и предшествующего им наладочного выхода. Времени у нас оставалось совсем мало — в январе мы должны были успеть закончить все подготовительные работы и сделать двухсуточный наладочный выход. Иначе, как сказал Волков,

испытания начнутся сразу без предварительной проверки. Особенно много ответственной работы было у Тани Кулагиной, которая перепрошивала программные кассеты ЦВС-VI, внося туда множество изменений, рожденных в головах наших программистов, и, конечно же, у Зархина с Селивановым. Им нужно было досконально проверить все точки соприкосновения нашей антенной системы с УПВ и окончательно подтвердить проверки совместным протоколом. Я употребил выражение антенная система, т. к., действительно, здесь имела место целая система, состоящая из собственно антенны, внутри которой были не только акустические приемники, но и электронные блоки (предварительные усилители и система частотного уплотнения); кабель троса; стабилизатора; токосъемника и устройства бесконтактного контроля положения антенны. И если шестерочники работали или на «Северной», или в прочном корпусе, то часть пятерочников, занятая с антенной, работала на открытом воздухе, а январь 82 года был в Лице морозным и очень ветреным. В один из таких морозно-ветреных дней мы чуть было не потеряли нашего заместителя Председателя Госкомиссии Михаила Васильевича Журковича. Это было буквально накануне наладочного выхода. Лодка стояла у стацпричала и М. В., решив посмотреть на последние приготовления внутри гондолы, находился на настиле правого борта седла. При очередном резком порыве ветра седло внезапно начало крениться направо в сторону открытой воды и если бы также внезапно не остановилось в весьма неустойчивом положении, то пришлось бы проводить спасательные работы «Человек за бортом», фактически. По всей видимости, тот же сильный ветер не позволил первоначально точно установить седло на гондолу.

Наши усилия не пропали даром и в конце января на наладочном выходе была подтверждена готовность к госиспытаниям и еще раз вместе с гидроакустиками проверено функционирование первых четырех подсистем. На этом выходе с работой нашего комплекса знакомился начальник 5-го (радиотехнического) Управления Северного Флота контр-адмирал Б. Г. Новый. Вернувшись в Лицу, мы доложили Председателю Госкомиссии Волкову о готовности «Ската» к выходу в Норвежское море, который был запланирован на начало февраля.

Норвежское море

Где-то между первым и пятым февраля мы вышли на государственные испытания. Точной даты я не помню, но помню, что в этот день температура упала почти до нулевой отметки и

один за другим шли густые снежные заряды с сильнейшим ветром. В ожидании прибытия комдива Волкова все, включая и находящегося уже на борту лодки контр-адмирала Борисеева, надеялись на отмену выхода из-за практически отсутствующей видимости. Но ровно в назначенное время отхода на борт лодки прибыл контр-адмирал Волков и корабль отдал швартовы. Выход начался. Лодка на самом малом ходу выходила в Мотовский залив. Непрерывно работал радиолокатор и наша станция «Арфа». Как только мы вышли на просторы Баренцева моря, Волков приказал погрузиться и только почти через 30 суток в этой же точке он дал команду на всплытие. Весь выход мы провели в подводном положении, подвсплывая только на перископную глубину для сеансов связи и космической навигации. За все время выхода ограждение рубки нашей лодки ни разу не показалось над поверхностью воды. Виктор Яковлевич был не только Председателем Государственной комиссии, но и непосредственным руководителем выхода, которому подчинялись и все обеспечивающие наши испытания надводные корабли и подводные лодки. Несмотря на то, что выход был полностью нашим, на лодке было довольно много людей сверх экипажа. Только нас, включая наших членов комиссии, было человек около 20, человек 7–8 наших военных членов комиссии, 3 человека от пролетарцев, около 10 агатовцев и примерно столько же гарантийщиков от ЛАО. Расположились мы на наших стандартных местах первого и второго отсеков и на этот раз Зархин уговорил меня не селиться в душной каюте, а устроиться на прохладной торпедной палубе. Благодаря расторопности Валеры наши лежаки-самолеты находились в удобном месте кормы торпедной палубы, правда непосредственными соседями были в основном агатовцы. Особенностью этих испытаний, как и многого другого, что было связано с опытным образцом, являлось присутствие на лодке сразу двух адмиралов — Борисеева и Волкова. Обеспечивала наши испытания целая армада кораблей, включая большой противолодочный корабль, носивший чье-то адмиральское имя, малый противолодочный корабль, два СКР, подводную лодку проекта 667БДР и малошумную дизельную. В районе испытаний нас уже ждал БПК и с него начались испытания. Одновременно работали три подсистемы комплекса, обеспечивая наблюдение за кораблем в носовых курсовых углах первой подсистемой, в кормовых — пятой и классификацию шестой. Первая подсистема помимо того, что сама по себе доказывала комиссии и двум Председателям, Борисееву и Волкову, свою информативность и подтверждала дальности и точности, полученные в 1979 году, служила ещё и эталоном для

пятой и основным поставщиком классификационных признаков для шестой. Начало испытаний прошло отлично и теперь наша лодка маневрировала с выпущенной буксируемой антенной, готовясь к работе по менее шумному СКРу, а затем по группе надводных кораблей. После первого нашего успеха отпраздновали день рождения Виктора Яковлевича. Торжество происходило, как обычно, в центральном посту. После традиционной речи командира лодки Протопопова, Зархин зачитал сочиненную им балладу, посвященную Волкову, стержнем которой являлось то, что Виктор Яковлевич был первым из боевых адмиралов, который видел подводную обстановку и в носу и, мягко говоря, в заду. После каждого цикла наших работ происходило обсуждение полученных результатов членами комиссии и при подтверждении большинством членов соответствующей секции комиссии выполнения требований программы те или другие пункты программы считались выполненными. Мы также успешно отработали и по менее шумному СКР и по группе надводных кораблей. В перерывах между циклами испытаний производилась выборка и постановка нашей буксируемой антенны. Устройство постановки и выборки также проходило Государственные испытания, а для нас это было каждый раз испытанием нервов. Как это часто уже происходило, после отличного начала наступила полоса трудностей. И если пятая подсистема функционировала в общем-то стабильно, конечно же, не без споров о моменте начала обнаружения цели, дистанциях и точностях, то у шестой начались сбои в работе и остановы ЦВС. Нам приходилось по много раз повторять маневры с целью правильного определения надежностных характеристик подсистемы и правильной оценки на основании представительной выборки заданной вероятности классификации той или иной цели. Наш Олег Рыжков, будучи руководителем секции надежности, тщательно фиксировал время между остановами ЦВС, длительность остановов и время перезапуска, количество сбоев за цикл работы и т. п. Обсуждения в кают-компании постепенно переходили в яростные дискуссии, а Рыжков несколько раз удивлял всех необоснованным требованием прервать испытания шестой подсистемы. Даже оба адмирала не могли понять его рвения, а Волков, прежде чем отреагировать, требовал мнения всех членов комиссии, которое благоразумно не совпадало с мнением нашего военпреда. Весь период работы на Севере с Рыжковым я никак не мог понять его позицию, позицию заместителя руководителя институтской военной приемки, под наблюдением которой был создан «Скат». И если комплекс этой же приемкой допускался к испытаниям, то, как мне казалось,

позиции разработчиков и военпредов должны были быть близкими, мы должны были быть в большей степени союзниками, а не противниками. Иначе, естественно, возникал вопрос, а где были военпреды раньше? Пройдя через ЛАО, Северодвинск и Лицу, именно такую картину, как я себе представлял, я наблюдал у других корабельных систем. Да и зачем далеко ходить, достаточно вспомнить позицию разработчиков и военпредов Пролетарского завода, разработчиков УПВ и наблюдающих за разработкой!

Февраль 1982 г. Норвежское море.Глубина 100 м.ЦП ПЛ "К-524".Второй этап Госиспытаний ГАК"Скат".Слева направо: член госкомисси от ЦНИИ"МФП" к.т.н. В.И.Зархин ; и.о.зам.Гл. конструктора ГАК"Скат"Б.В.Тесляров ; зам.начальника военной приемки ЦНИИ "МФП" кап.2 ранга О.А.Рыжков.

Кроме накала страстей среди принимающих и сдающих две скатовских подсистемы, неожиданно возникли разногласия между адмиралами. Борисеев, апеллируя к необходимости естественной вентиляции корабля, настаивал на всплытии, лелея потаенную мечту о перекуре, а некурящий Волков не хотел даже слушать о всплытии, апеллируя к нормальным результатам газового анализа состава воздуха на лодке. Ещё несколько раз делал Борисеев попытки уломать Волкова, но потом только ворчал, поняв бесполезность борьбы с молодым адмиралом. Не берусь судить чем было вызвано такое жесткое поведение Волкова, хотя могу предположить, что это не было опасением быть увиденными и сфотографированными нашим тогдашним потенциальным противником. Такое большое скопление в одном из районов Норвежского моря советских кораблей и подводных

лодок, не могло остаться незамеченным, а фотографии лодок проекта 671РТМ (по натовской системе классификации — «Victor III)» уже давно публиковались за рубежом в открытой печати. Да и потом, как объяснить намерение комдива проверить режим эхопеленгования если мы, находясь в Норвежском море, два раза «выстрелили» нашим гидролокатором. Один раз по надводному кораблю и один раз по лодке. Несмотря на сложные гидрологические условия для работы режима эхопеленгования, мы получили уверенный эхоконтакт в каждом случае с первой посылки на больших дистанциях. А когда на экране индикатора высветились цифры реальной дальности и скорости движения цели, даже сдержанный Председатель не мог скрыть своего удовлетворения. Наша «стрельба» происходила следующим образом. За пультом управления второй подсистемы работал мичман Горбач. Волков стоял сзади за креслом. Толя докладывал о каждом производимом им действии — о наведении характеристики направленности на пеленг, полученный от подсистемы ШП, и о предполагаемой дальности до цели по данным оператора ШП, о выборе мощности излучения и типа зондирующего сигнала, о проверке готовности передающего тракта и всей подсистемы к использованию. Затем Волков клал свою руку на мичманское плечо, наклонялся к его уху и негромко, но отчетливо произносил: «Ну, сынок, тоовсь, пли!» И Толя нажимал на кнопку «Пуск». Виктор Яковлевич также живо интересовался и другими скатовскими уже сданными подсистемами. И мы вместе с акустиками, не без гордости, демонстрировали ему работу подсистемы обнаружения гидроакустических сигналов, подсистемы связи, аппаратуры контроля помех и встроенного контроля параметров комплекса. На пятнадцатые сутки нахождения в море мы получили возможность насладиться горячим душем в малюсенькой душевой рядом с туалетом на нижней палубе второго отсека. Примерно в это же время мы заметили, что существенно участились потребности экипажа и всех других обитателей лодки в пользовании гальюном, а во втором отсеке, чтобы попасть в это заведение выстраивалась даже очередь. И вот, возвратясь однажды из пробежки в оазис 7 отсека, где очередей не было, Зархин разбудил меня от короткого сна и сказал: «Борька, я знаю от чего мы так часто бегаем в гальюн. Корабельный доктор Саша сказал мне, что у нас возникли проблемы с запасом питьевой воды и на лодке вынуждены использовать для этой цели „бустилат“». Я возразил ему, что бустилат это специальный клей и пить его полное безумие и высказал мысль, что на почве постоянного желания ему кое-что ударило в голову. Переубедить

Зархина было невозможно, он категорически ссылался на доктора, а о таком клее даже и не слышал. Через некоторое время и мне приспичило отправиться в 7 отсек и по пути я зашел к доктору, который четко объяснил причину наших повышенных желаний. Действительно, у нас возникли проблемы с питьевой водой и в качестве таковой на лодке используют опресненную морскую воду — дистиллят, который из-за отсутствия в нем солей в организме не задерживается. За обедом я не мог удержаться и рассказал эту историю нашим постоянным соседям по столу Косте Полканову и Славе Карманову. Мы все, и Валера в том числе, дружно посмеялись, а Зархин до конца этого выхода был у нас Бустилатом. Мы ждали прихода в район малошумной дизельной подводной лодки, чтобы закончить работы в Норвежском море и начать обратный путь в базу. С задачей обнаружения малошумной подводной лодки наши акустики с помощью основной подсистемы шумопеленгования справились отлично, а сама подсистема показала свои высокие потенциальные возможности и обеспечила достаточно большой набор классификационных признаков для дальнейшей их реализации в классификаторе, да и сам классификатор уже работал без сбоев и остановов. Особенно понравилась комдиву ситуация, при которой мы свободно маневрировали на высоких скоростях хода, удерживая контакт с малошумной лодкой.

Работа в Норвежском море закончилась, закончилась наша подводная загранкомандировка и мы пошли домой. В одном из полигонов нашего Баренцева моря нам нужно было ещё выстрелить торпедой для выполнения последнего пункта программы испытаний — классификации торпеды. Как только мы закончили работы в Норвежском море, я вместе с М. В. Журковичем приступил к подготовке Акта Госиспытаний и заключения Командующего Северным флотом, предварительно договорившись с Волковым о включении в эти документы и результатов, полученных по первым четырем подсистемам.

Присутствие на лодке сверх экипажа ещё порядка 50 человек постепенно сгущало внутрилодочную атмосферу. Особенно в 1 и 2 отсеках. Начхим, производя газовый анализ на нашей торпедной палубе, только удивлялся, что мы ещё дышим. По нашему сонливому состоянию мы и сами понимали, что содержание окиси углерода подходит к предельному значению. Теперь уже без всяких мыслей о перекуре надо было бы провентилировать лодку. Но упорное нежелание комдива всплывать толкнуло его на очень опасное мероприятие. Он отдал приказ о приведение в действие регенерационных патронов (РДУ), которые содержат внутри то ли оксид натрия, то ли калия

или лития и в которых при добавлении воды происходит реакция с бурным выделением кислорода. Эти «эрдэушки» опасны тем, что имеют тенденцию к самовозгоранию и потушить кислородный факел очень трудно, он горит даже в воде. Используют их крайне редко, только в безнадежных ситуациях. Командир обратился по громкоговорящей связи ко всем присутствующим на лодке и в первую очередь к гражданским с грозным предупреждением не подходить к РДУ, не трогать, не облокачиваться и не садиться на них и, вообще, обходить их стороной. Слава Богу, всё обошлось благополучно и до всплытия лодки дышать стало заметно лучше. Последний пункт программы, как и первый в Норвежском море, был выполнен на отлично. Мы удерживали контакт с торпедой на дальностях, существенно превосходящих предъявляемым требованиям и непрерывно её классифицировали именно как торпеду. Уже во время наших испытаний в Норвежском море функционировал «Омнибус» и велась обработка наших исходных данных для целеуказания оружию. На лодке начала функционировать система «ГАК — БИУС — Оружие». На завершающей части испытаний мы третий раз услышали волковское «пли». Комдив сидел в командирском кресле в центральном посту, полуобернувшись в сторону пульта «Омнибуса» и внимательно слушал все доклады оператора-вычислителя и доклады, поступавшие от командира БЧ-1 из первого отсека. Когда были завершены все приготовления, Волков крепко обхватил руками подлокотники кресла и нагнулся вперед, от внутреннего напряжения его лицо покраснело, взгляд был устремлен в пространство. Казалось, что он видит неприятеля, который должен быть уничтожен. Затем он громко произнес «Тоооовсь!» и после секундной паузы — «Пли!»

На 31 сутки лодка всплыла в той самой точке Баренцева моря, где и погрузилась. Первым, после командира, наверх выбрался Борисеев с мундштуком во рту. До прихода в базу Волков провел последнее на лодке заседание комиссии. Оба адмирала остались довольны выходом. Наш комплекс, несмотря на имевшиеся огрехи сдававшихся подсистем, произвел, в целом, на Волкова отличное впечатление. Прекрасно справились с работой наши ветераны акустики мичманы Козлов и Горбач. С хорошей стороны показал себя новый командир группы акустиков Саша Новиков и даже прикомандированный на этот выход моряк-акустик срочной службы с одной из лодок проекта РТ. Большой вклад в дело четкой организации работ на этом выходе и принятии объективных решений внес от разработчиков комплекса Миронов, а от военных зам. Председателя Госкомиссии кап.1 ранга Журкович. В благополучном исходе всего выхода большую

роль сыграла слаженная работа всего экипажа корабля, а также четкие и уверенные действия руководителя похода к/адмирала Волкова и командира лодки кап. 1 ранга Протопопова. Во второй половине дня мы пришли в базу. Уже был месяц март.

Прощай, Лица

Буквально на второй день после возвращения из Норвежского моря комиссия приступила к работе, хотя у всех очень болели головы после традиционного мероприятия, посвященного благополучному возвращению. Нас уже ждал Пожиленков, чтобы начать борьбу с Рыжковым за надежность наших подсистем, а Дина Старостина была в боевой готовности печатать протоколы на своей персональной печатающей машинке, которая была доставлена из института. С целью ускорения подготовки документов комиссии флагманский РТС Флотилии Е. И. Ибрагимов помог нам получить разрешение оформлять их через секретный отдел флотилии, а печатать прямо в нашей шаре на «Северной». Как только началась подготовка документов, Балаш каждое утро получал нашу папку у Ибрагимова, а вечером отдавал ему или, если его не было, прямо в секретную часть. Такая организация намного упростила и ускорила работу, т. к. позволяла нам задерживаться до позднего вечера. Руководил работой зам. Председателя комиссии М. В. Журкович и первый рабочий день начался с рассмотрения результатов испытаний внутри каждой секции и подготовки черновиков протоколов. Как обычно, мы ждали кальки фактического маневрирования наших кораблей-целей, выписки из формуляров их шумности и др. необходимые данные и в это время была относительно спокойная обстановка. Когда после получения всех необходимых материалов и их обработки наступил период обсуждения результатов испытаний, наша шара превратилась в настоящее «поле сражений, на разных флангах которого шли затяжные бои с применением различного вида оружия». Наиболее тяжелые бои шли за надежность 6-ой подсистемы. Невозмутимый и тяжелый, как танк, Андрей Пожиленков медленно и методично доказывал самовоспламеняющемуся Олегу Рыжкову, что даже при имевших место на испытаниях остановах и сбоях в работе ЦВС шестая подсистема не вышла за пределы заданных показателей надежности. Не менее тяжело, но всё же с более близкой перспективой заключения мира, разворачивались события на флангах собственно пятой и шестой подсистем. На отдельном фланге, лишь с изредка применявшимся легким стрелковым оружием, уже были готовы заключить мир Зархин с Селивановым,

первыми представившими черновики своих протоколов на обсуждение. За ходом сражений наблюдали Журкович с нашим начальником тыла Мироновым, которые и сами вступали в бои на разных флангах. Наиболее тяжелая задача была у Журковича, которому, как заместителю Председателя, приходилось воевать то на одной, то на другой стороне. Миронов же всегда был только на одной (нашей) стороне, обеспечивая её мощной тыловой поддержкой. Я, как представитель Ставки, курсировал между флангами, получая оперативную информацию для отражения её в общем донесении о ходе сражения, и лишь изредка попадал под перекрестный огонь с флангов. Как только адъютант его Председательства, Дина Старостина, приступила к печатанию документов, наступила самая тяжелая фаза работы комиссии. Дина, так быстро печатала, что не успевшие ещё остыть от боя бойцы тут же вносили дополнения и изменения в тексты документов. И этот процесс нарастал, как цепная реакция. Причем с каждым разом печатать было все труднее и труднее, т. к. листы не переписывались, а просто исправлялись фразы, зачеркивались предложения, делались вставки и т. п. Можно было только удивляться, как Дина умудрялась разбираться в этих, иногда и самим авторам непонятным, черновиках. Несколько раз ломалась пишущая машинка, которую умело ремонтировал Костя Полканов. Напряжение достигло своего пика, когда Дина, со слезами на глазах, сказала, что больше не может самостоятельно разбираться в этих черновиках. Чтобы снять всеобщее напряжение, Балаш предложил устроить разгрузочный вечер. Правда, в это время. Флотилия испытывала определенные трудности со снабжением и даже лодкам, уходящим в автономное плавание, шило выдавалось в урезанном количестве. Но «Деревяшка» и магазин в новом доме на въезде в поселок с лихвой компенсировали эти трудности. В прежние времена мы любили устраивать легкое ПЕРО перед обедом, поднявшись наверх к кому-нибудь в номер. Наша предобеденная компания состояла из Баденко, Вишневецкого, Журковича, Петровского, Рыжкова, Зархина и меня. Изредка к нам присоединялся Миронов, который больше любил уединение. Ещё с прошлого года в Лице было изобилие терпких молдавских вин чернильного цвета «Лидия» и «Изабелла», которые пользовались успехом у командировочного люда. Большим любителем дешевых портвейнов был Юра Болдырев, который не утруждал себя походом в гостиничный номер, а отсаживался куда-нибудь за дальний столик и также в уединении приговаривал бутылочку «Лидии» или «Изабеллы». Разгрузочный вечер проходил в компаниях по интересам. Из сферы нашего интереса в тот вечер

куда-то выпали Рыжков и Петровский, а все остальные собрались в номере у Зархина. События развивались, как обычно, и начались с первого тоста «за тех, кто в море, на вахте и гауптвахте». Первым незаметно покинул нас Вишневецкий, а примерно через полчаса и Баденко. Мы продолжали разгружаться, когда внезапно вошел взволнованный Баденко и совершенно трезвым голосом в свойственной ему манере произнес: «Мертвяк в номере. Серега помер». Мгновенно и у нас вылетел весь хмель из головы и мы бросились на пятый этаж в номер, где жили Вишневецкий и Баденко. Ворвавшись туда, мы никого там не обнаружили — номер был пуст. Высказав Севе наше общее мнение, что нельзя допиваться до таких мрачных галлюцинаций, мы вернулись назад. На кровати, как ни в чем не бывало, сидел живой Сергей Львович, который с удивлением спросил, а куда это мы все пропали. Из рассказа Сергея Львовича мы узнали, что в определенный момент он почувствовал страшную усталость и непреодолимое желание спать, но добраться до своей кровати не успел и рухнул в номере на пол. Сева, придя в номер, увидел, как ему показалось, бездыханного Серегу, лежащего на полу с открытыми глазами, и со страшным известием отправился назад к нам. В это же время Вишневецкий проснулся после короткого, но очень крепкого сна и, почувствовав в себе новые силы для продолжения разгрузки, вернулся к нам в номер. Разошлись мы с ним на разных лестницах, которые были в концах каждого этажного коридора. Севено правило «лучше пускай останется, чем если потом вдруг не хватит» помогло нам продолжить разгрузку и очередным тостом был тост за «воскресшего» Сергея Львовича.

Разгрузочный вечер действительно снял нараставшее ото дня ко дню напряжение и дальнейшая работа комиссии проходила в более спокойной обстановке. Дина печатала документы с голоса, которые читали ей авторы, хотя всё ещё было много правок и всяких уточнений. Постепенно на всех флангах прекращались бои и стороны находили приемлемые условия для заключения компромиссного мира. Успешное завершение работы любой комиссии по приемке, как правило, носит характер компромисса между стороной принимающей и стороной сдающей. Поздно ночью 26 марта были подписаны все документы Государственной комиссии и мы даже были вынуждены вызвать Ибрагимова, чтобы положить бумаги в его рабочий сейф. Днем состоялось последнее заседание комиссии, на котором Председатель, заслушав доклады своего заместителя и руководителей секций, утвердил все протоколы и Акт. По документам, 27 марта 1982 года были полностью завершены все испытания опытного образца комплекса «Скат» на головной подводной лодке проекта 671РТМ «К-524». В

этот же день я последний раз спустился в прочный корпус нашей лодки и прошел от первого отсека до последнего, прощаясь с экипажем, опытным образцом и самой лодкой. За два выходных дня почти все наши участники похода и члены Госкомисси уехали в Ленинград. В Лице оставался только Балаш, которому нужно было организовать работу по устранению замечаний и выполнению рекомендаций Госкомиссии и передачу в эксплуатацию пятой и шестой подсистем комплекса личному составу гидроакустической группы нашей лодки. В субботу вечером я и Зархин ещё успели попрощаться с нашими друзьями — Ией с Юрой Коваленко и Таней с Мишей Магаршак. Воскресенье прошло в сборах домой и небольшой отвальной, в которой принимали участие Миронов, Зархин, Журкович и я. Рано утром в понедельник на рейсовом автобусе Миронов, Зархин и я выехали из Лицы в Мурманск. Билетов на самолет у нас не было и мы надеялись на помощь Валериной дочери, которая в то время жила в Мурманске и работала в Центральном агентстве Аэрофлота. Наш автобус оставался в Лице до полного завершения всех работ на опытном образце, а в день нашего отъезда необходимо было доставить М. В. Журковича в Североморск в штаб Северного Флота со всеми материалами Госкомиссии для доклада и подписания заключения Командующего. В ряду других памятных отлетов из Мурманска остался и этот последний. Когда наша тройка благополучно достигла Мурманска и Центрального агентства, то Светы Зархиной там не оказалось и нам предложили её подождать. Благодаря Зархину нам разрешили оставить наши вещи в Агентстве и мы отправились перекусить. Совсем недалеко в ядовито-зеленом доме находилась столовая, а по пути нам попался магазин, в который мы, не сговариваясь, завернули. После отвальной, хотя она и была небольшой, мы чувствовали себя не совсем хорошо. В магазине были в продаже только вина и мы, помня Севено правило, купили три бутылки вина по 0,75 л под названием «Херес». Набрав полные подносы всякой еды, мы устроили продолжение отвальной. Зархин мастерски разливал под столом по стаканам херес, который по цвету напоминал чай, и мы постепенно почувствовали наступившее облегчение. После нашего обеда появилась Валерина дочь и вытащила из какой-то брони для нас три билета. Довольные мы поехали в аэропорт. Уже по дороге небо затянулось серыми тучами и начался сильный снегопад. Наш приезд в аэропорт совпал с первым объявлением о задержке рейсов на Ленинград, а к вечеру из-за непрекращающегося снегопада Мурманский аэропорт закрылся полностью. И опять благодаря разворотливости Зархина нам удалось устроиться в аэропортовской гостинице. Наш тройной

номер был выдержан в стиле солдатской казармы с кроватями с панцирными сетками, столом накрытым клеёнкой с тремя гранеными стаканами на ней и тремя табуретками. Дим Димыч сразу же рухнул в кровать и захрапел, а мы снова почувствовали себя не совсем хорошо и решили съездить в магазин на окраину поселка Кола. Когда мы туда добрались, то магазин только что закрылся и, несмотря на то, что нам удалось проникнуть во внутрь, никакие наши просьбы о всего одной бутылочке злой продавщицей не принимались во внимание, тем более, что водки уже вообще не было. Оставив меня скулить дальше, Зархин сделал маневр во двор, где сумел уговорить добрую уборщицу, благодаря которой у него в кармане оказалась бутылка чечено-ингушского коньяка (в те мирные времена был и такой). Пока мы были в магазине ушел последний рейсовый автобус в аэропорт и мы вынуждены были под сильным снегопадом и ветром прямо в лицо тащиться около 2 км до гостиницы. Дим Димыч продолжал спать, но на наши настойчивые призывы быстро откликнулся и подошел к столу, выпил стакан чечено-ингушского, сказал, что никогда в жизни не пил большей гадости и снова захрапел. Мы еще немного посидели за казарменным столом, поговорили и тоже улеглись спать. Утром светило весеннее солнце, подтаивал выпавший ночью снег и открылся аэропорт. На одном из первых прилетевших из Ленинграда самолетов мы улетели домой. Моя скатовская эпопея длиною почти в шесть лет была завершена.

Западная Лица,март 1982.В перерыве работы Госкомиссии. Слева направо,первый ряд:Карманов,Зархин Журкович,Волчков,Балаш.Второй ряд: Машошин,Петровский,Тесляров,Хоменко,Рыжков,Баденко.Третий ряд: Володин,Макарчук,Вишневецкий,Полканов,Немчинов,Пожиленков.

Послесловие

Судьба нашего опытного образца комплекса неразрывно связана с судьбой нашей подводной лодки, которая участвовала во многих боевых службах и флотских учениях, а в 1985 году совершила сложнейшее подледное плавание. Вот, что писали о том походе:

> Перед лодкой была поставлена задача пройти из Северного Ледовитого океана в Атлантический, обойдя Гренландию с северо-востока. Войдя в море Линкольна, лодка прошла через узкие и мелководные проливы Робсон и Кеннеди, отделяющие Гренландию от земли Гранта и земли Гриннела, и через пролив Смита вышла в море Баффина и далее в Северную Атлантику. Маршрут был чрезвычайно сложным и опасным. Он изобиловал мелями и айсбергами. Весь поход продолжался 80 суток, 54 из которых — подо льдами на глубинах более 150 метров и в этих условиях единственным надежным информационным средством являлась гидроакустика (это же наш комплекс «Скат»!). Уже в Атлантике «К-524» «встретилась» с американским авианосцем «Америка» и скрытно его атаковала, разумеется, условно (и, безусловно, по исходным данным от ГАК «Скат»). За этот поход командиру лодки капитану 1 ранга В. В. Протопопову было присвоено звание Героя Советского Союза. Могу предположить, что в числе других награжденных за этот поход были и скатовские акустики. По итогам боевой подготовки подводная лодка много раз завоевывала призы ГК ВМФ и в этом также есть определенная степень участия нашего опытного образца комплекса «Скат».

Известно, что в 2002 году, через 25 лет со дня спуска лодки на воду, она была исключена из боевого состава флота и передана для утилизации, как говорят, чтобы «пойти на иголки», и в бухте Малая Лопатка, в той же самой бухте, где она в самом конце 1978 году начала свою жизнь на Северном флоте, поставлена на отстой, а в конце 2002 года лодка была отбуксирована в Ура-губу (вот чего я совершенно не знаю, так это «умирает» ли вместе с лодкой номер войсковой части, который был у нее. У нашей лодки номер был легко запоминающийся — 95 0 95) Жива ли она ещё сейчас, уже в более чем 30-летнем возрасте, мне неизвестно, как и неизвестно прожил ли все эти годы с лодкой опытный образец нашего комплекса. В конце своей службы лодка была уже без своего «гордого» имени, которое она потеряла в 1992 году, и с новым тактическим номером «Б-524» Как и все лодки проекта

671РТМ, в 1991 году она была «разжалована» из лодок крейсерских в большие атомные 1-го ранга, а в 1996 году ей было присвоено имя «Западная Лица». Новое имя, которое лодка получила в конце своей службы, мне представляется очень логичным. Ведь именно в Западной Лице начала службу головная лодка большой серии лодок проекта 671РТМ, которые, вооруженные мощным гидроакустическим комплексом в сочетании с малым уровнем шумности, впервые вышли на паритет по взаимным дальностям обнаружения с самыми современными на то время американскими подводными лодками класса «Лос-Анджелес».

Итак, моё «путешествие» в незабываемое прошлое закончено. Вспоминалось мне всё довольно легко, особенно события до второго этапа работ в Лице, хотя они и были более отдаленными. Думаю, что обусловлено это новизной моих тогдашних рабочих впечатлений и высокой степенью персональной ответственности. В этих воспоминаниях все фамилии, имена и отчества подлинные, хотя я и допускаю, что за давностью лет могли возникнуть и ошибки, за которые я приношу свои извинения. Вполне возможно, что какие-то скатовские события воспроизведены не совсем точно, возможно что-то выпало из моей памяти, возможно какие-то события оказались немного смещенными во времени, а события, в которых мне не удалось принять непосредственное участие, освещены поверхностно. Но ничего мною искусственно придуманного здесь нет, всё имеет свою реальную основу и, как мне кажется, хронологию основных событий скатовской эпопеи, связанных с шестью первыми годами жизни комплекса на головной подводной лодке пр. 671РТМ «К-524» (Б-524), мне воспроизвести удалось.

После завершения скатовской эпопеи я потерял связь с большинством не морфизовских её участников. Лишь несколько раз я встречался в Ленинграде с нашим первым командиром Сережей Русаковым, когда он уже был капитаном 1 ранга запаса, некоторое время я перезванивался с нашим первым начальником РТС Славой Фроловым, который после окончания Академии преподавал во ВМУРЭ им. А. С. Попова; от бывшего флагманского РТС дивизии Володи Сорокина, который тоже уже был в запасе и служил в морфизовской приемке, я слышал, что Игорь Левчин также успешно окончил Академию и преподавал на высших офицерских курсах; от одного из лаовских работников, я узнал, что Боря Башарин уволился с ЛАО и работал в учебном центре в Сосновом Бору. Печально сознавать, что многих участников скатовской эпопеи сегодня уже нет с нами, гражданских и военных… Но каждый раз, когда я садился за компьютер, я как бы

снова был среди всех тех людей, с которыми вместе работал на берегу и в морях или с которыми мне просто посчастливилось познакомиться на длинном пути от речки Карповки и до Норвежского моря, и я как бы снова окунался в атмосферу тех далеких дней, оставивших в моей памяти яркий отпечаток. В трудные моменты воспоминаний откликнулись на мои просьбы о помощи мои друзья и коллеги по бывшей работе и я благодарен Жене Щуко, Ирочке Торховой, Сашеньке Масленниковой, Максу Зильбергу.

Эти воспоминания писались долго, почти полтора года, в редкие свободные минуты, и, если так можно сказать, в первой редакции были готовы к юбилейной встрече группы морфизприборовских участников скатовской эпопеи летом 2004 года в Санкт-Петербурге, посвященной 25-летию проведения 1 этапа Государственных испытаний комплекса. Затем, в 2006 году я сделал вторую редакцию в связи с заинтересованностью одного из издательств опубликовать эти воспоминания. Но этому сбыться было не суждено в связи с потерей интереса издательства. И вот, в конце 2008 года сделана последняя, третья, редакция и мои воспоминания опубликованы на сайте Санкт-Петербургского Клуба моряков-подводников.

Появлению моих воспоминаний на сайте Клуба я обязан Председателю Совета Санкт-Петербургского Клуба моряков-подводников капитану 1 ранга запаса Курдину Игорю Кирилловичу и выражаю ему глубокую признательность. Мне также хочется сказать слова благодарности администрации сайта и персонально Ксении Александровне Хохловой, непосредственно занимавшейся технической обработкой материала и размещением его на сайте.

Ленинград — Северодвинск — Западная Лица — Крефельд (ФРГ)

1975–1977 1977–1978 1979-1982 2008

Использованная литература и материалы:

1. «Из истории отечественной гидроакустики», Санкт. Петербург, 1998

2. «50 лет ЦНИИ „Морфизприбор“», Санкт-Петербург, 1999

3. Интернет сайты с фото ПЛПЛ пр. 671РТМ и Зап. Лицы.

4. Материалы и фотографии из личного архива.

notes

Примечания

1

Виля Баскин, больших габаритов, рассудительный специалист-акустик самой высокой квалификации. С ним, как и с многими другими сотрудниками нашего, в определенной степени, уникального отделения, где всегда существовал, пожалуй, самый высокий в институте научный и инженерно-технический потенциал в специфической области акустической науки, меня уже тогда связывало многолетнее знакомство, которое началось ещё в рубиновские времена.